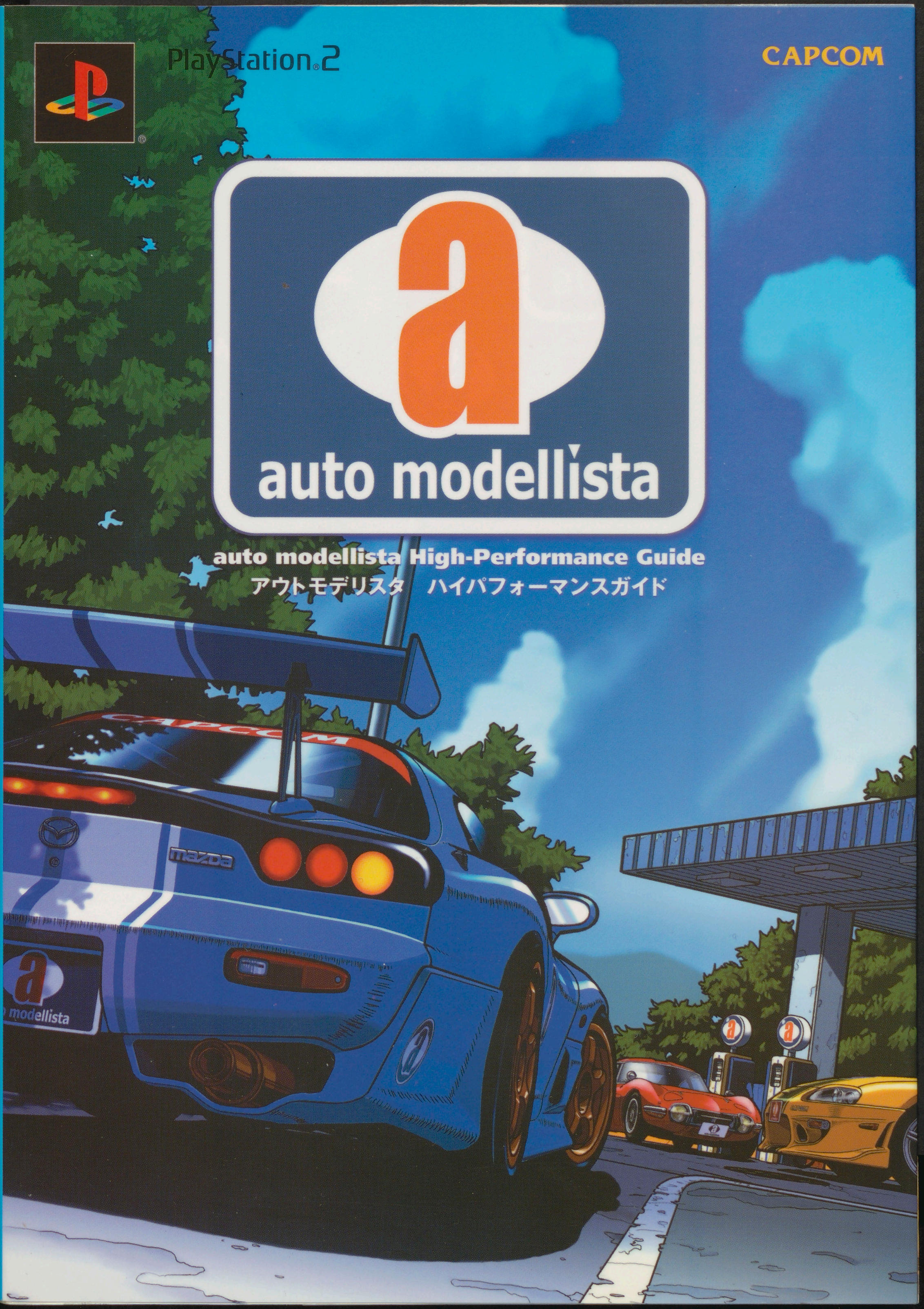
PlayStation®2

CAPCOM

auto modellista

auto modellista High-Performance Guide

アウトモデリスタ　ハイパフォーマンスガイド



CAPCOM

PlayStation 2

auto modellista

auto modellista High-Performance Guide

アウトモデリスタ　ハイパフォーマンスガイド



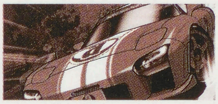
auto modellista
High-Perfomance Guide

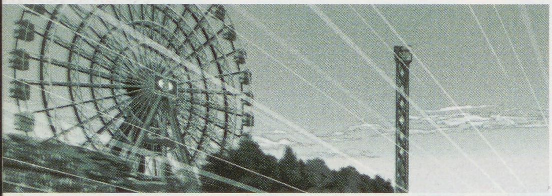
ゲームの走行シーンを実車で再現したり、
危険な走行をしないでください。
車を運転する際は交通ルールを守り、
安全運転につとめましょう。

auto modellista

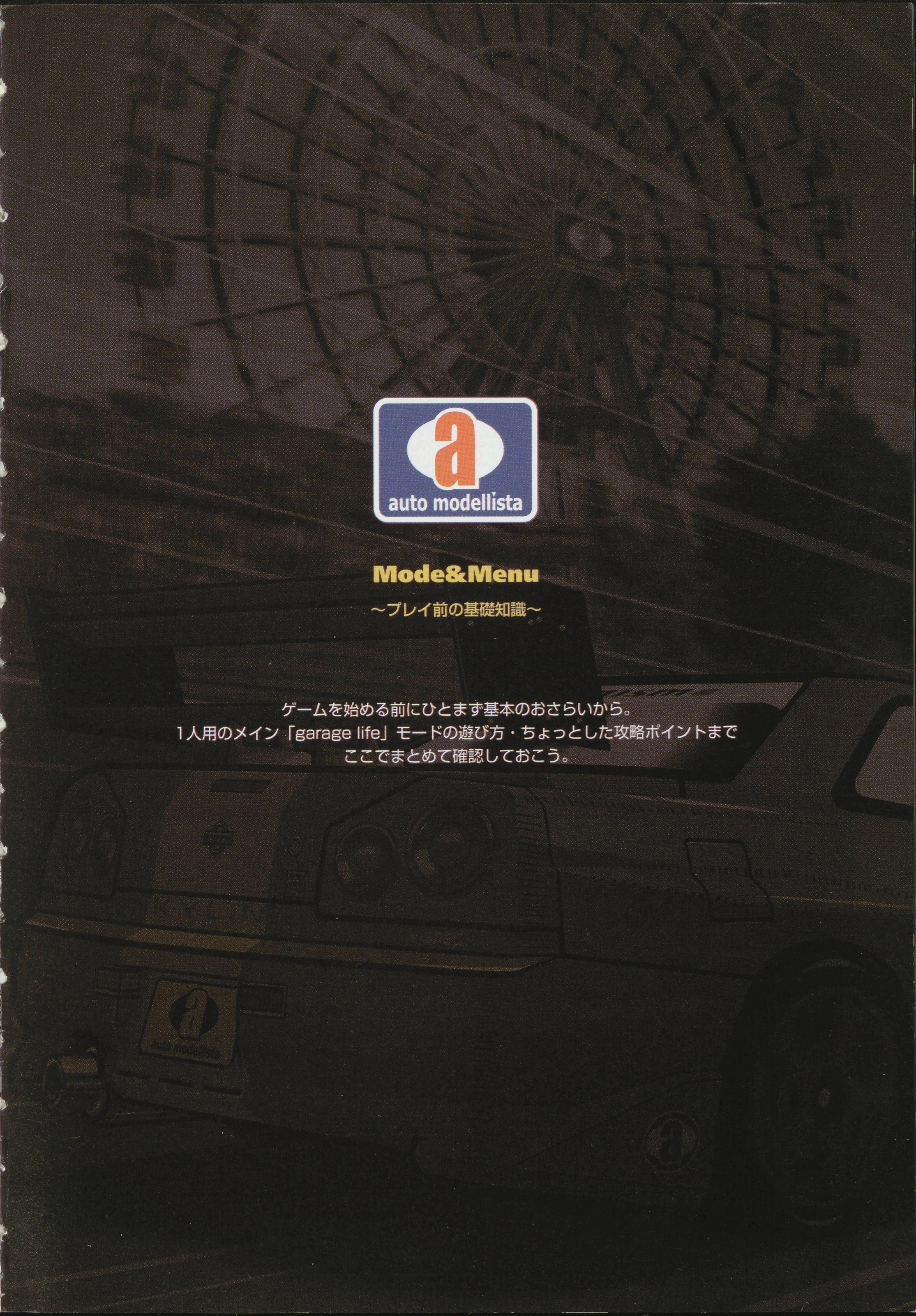
automodellista High-Performance Guide

CONTENTS









Mode&Menu

〜プレイ前の基礎知識〜

ゲームを始める前にひとまず基本のおさらいから。
1人用のメイン「garage life」モードの遊び方・ちょっとした攻略ポイントまで
ここでまとめて確認しておこう。

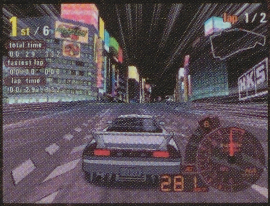
auto modellista

welcome to auto modellista

誰にも負けないオリジナルチューンを施して

最強の愛車でぶっち切れ！

『アウトモデリスタ』では、最新のスポーツカーから懐かしの名車まで、実在の車が登場。また、舞台となるコースは、都会の代名詞ともいえる新宿、走り屋たちの聖地である赤城や六甲など、これまた実在のコースがモデル。最強の愛車でいざストリートバトルに乗り出そう。



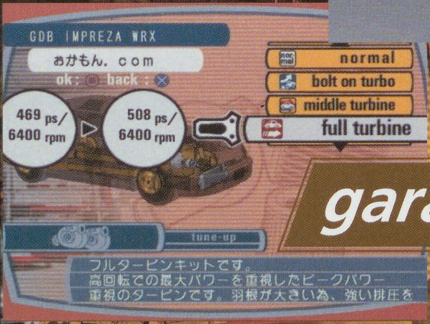
⬆深夜の東京を走り抜ける快感が味わえる新宿Aコース。ライバル車たちを蹴散らせ！

「速く、カッコ良く」自分流のカーライフを満喫

自分だけのガレージに自分だけの車。ガレージで愛車をチューンアップしたら、レースに出てその速さを魅せつける。そんな自分だけのカーライフを送ることができるのがこのガレージライフモードだ。



⬆ガレージには勝利の証であるトロフィーなどを置いて飾り付ける。いつかこの部屋をトロフィーでいっぱいにしたい。



garage life

⬆あらゆる部分がチューンできるのも、カーマニアにはたまらないところ。週末にはガレージにこもって油まみれ。そんな憧れのカーライフを体験しよう。

arcade

練習と対戦を繰り返して 無限に強くなれ!



好きな車種、コースを選択してレース開始。ガレージライフでチューニングしたオリジナルマシンを使うこともできる。タイムアタックでは、ランキング上位を目指して走り込もう。



⬆タイムアタックでは、自分のゴーストを表示させることでラインの研究や技術の向上に励もう。

network

“プレイステーション2”対応モデムを使えば、電話回線を通じて全国のプレイヤーたちとバトルやチャットによるコミュニケーションを楽しむことができる。サーバー主催の大会も開かれているので、腕に自身がついたらぜひ参加してみよう。

まだ見ぬ好敵手(ライバル)を求めて

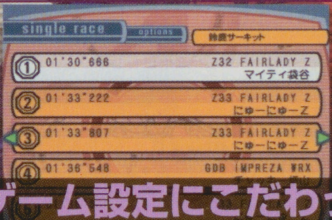
VJ&theater

思い出は最高の映像と 音声で記録する



保存したリプレイデータの映像にさまざまなエフェクトをかけて編集すれば、気分はまさにVJそのもの！ また、作成した映像を保存しておけば、好きなときに鑑賞することができる。

options



ゲーム設定にこだわって 最高のプレイを演出

音声や画面の調整をはじめ、コースごとのタイムランキングも確認できる。各コースごとにトップ5が表示されている。

マイガレージライフ

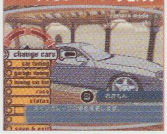
My Garage Life

garage lifeのすべてを理解して、レースの完全制覇をめざそう

◆まずはガレージと愛車をセレクト！

初めてガレージライフモードを選択した場合は、まず最初に自分のガレージと車種を選択する。ここで設定した車種は他のモードでも使用できる。また、後でガレージタイプを変更することも可能だ。

ガレージの名前を決定 ▶ ガレージのタイプを決定 ▶ 車種を決定 ▶ ナンバープレートを決定 ▶ マイガレージ完成



←これからオリジナルに仕上げていこう。

ガレージライフの全貌と概要

ガレージライフは、自分の車をチューンしてカスタマイズしながらレースに出場し、勝利を目指すモード。レースに勝つことによってさまざまなシークレット要素が出現する仕組みなので、じっくりやりこんで、アウトモデリスタの世界を堪能しよう。選択できるメニューは全部で9つあり、うちひとつはシークレット扱いだ（出現条件はP.10を参照）。

▶メニュー項目

- **change cars** — メインガレージの車を他の車と入れ替える。
- **car tuning** — メインガレージにある車をチューニングする。
- **garage tuning** — ガレージのタイプを変更したり、アイテムを配置する。
- **tuning car list** — 保存してあるマシンデータの削除・コピーが可能。
- **race** — レースに参加する。クリアすると次のレベルが出現する。
- **status** — ゲームの進行状況や成績を見ることができる。
- **auto modellista** — ゲーム開始時はシークレット扱いのエンジンショップ。
- **mail** — 車やゲームの知識が入ったメールを読むことができる。
- **save & exit** — ゲームデータをセーブして、メインモードへ戻る。

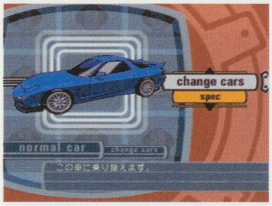
ガレージライフの醍醐味はココに有り！

憧れの車のオーナーとなって思い通りのカーライフを送れるガレージライフ。とことん最高速にこだわったり、かたや峠専門の走り屋になるも良し。ドレスアップやガレージ作りも大きな魅力だ。

❶チューンアップでマシン強化
❷テクニックを極める
❸パーツやアイテムをコンプリート
❹ドレスアップでオシャレに
❺オリジナルステッカーやガレージ作りに精を出す

change cars 【チェンジカー】

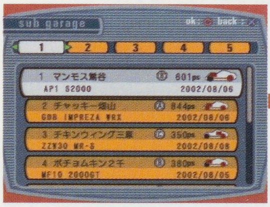
メインガレージにある車を、サブガレージや新たにカーリストから選んだ車に変えることができる。レースの出場やチューンなど、すべての項目はこのメインガレージに置いてある車に対して行うことになる。



⬆新しく車を作ることもできる。始めはノーマルな状態なので、ここから自分好みの車にチューンしていこう。

レースごとに30台の車を使い分けろ！

プレイヤーの所有することのできる車の数は最大30台にも上る。これらはサブガレージに保存して、必要な時にメインガレージに移動できる。例えば、同じ車種でも異なるセッティングをしてサブガレージに置いておけば、どんなレースの時でもいちいちセッティングを変える手間が省けるわけだ。また、各コースごとに最適な車種を持っておくことで、レースでの成績を格段に上げることもできる。



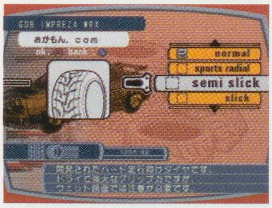
⬆新宿Bコースに挑戦。雨仕様のセッティングを施したマシンを保存しておけば、レース前に呼びだして…。



⬆最適なセッティングで最高のパフォーマンスを発揮できる。シビアなセッティングをしていればなおさらだ。

car tuning 【カーチューニング】

自分の思い描く走りを実現させるため、車をチューン（改造）するメニュー。タイヤやブレーキなどのオーソドックスなパーツからタービンやマフラー、コンピュータまで交換できる。



⬆選択できるパーツはレースに勝つことによって次第に増えてゆく。より強力なマシンを目指して集めよう。

easy tune-up【イージー・チューン】のススメ！

マシンのセッティングはしたいけど、「マフラーって何？」という人。そんな人には簡単に適切なセッティングが行えるイージーチューンがオススメ。走りの好みに答えていくだけで総合的なセッティングを自動的に行ってくれる。慣れるまではこれで十分だろう。

❶走るコースを選択
❷加速度重視か最高速度重視かを選択
❸グリップ走行重視かドリフト走行重視かを選択



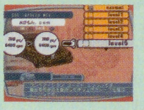
⬅まずはコースに合わせた基本的なセッティング。



⬅次に自分の好みに合わせたセッティングが可能。

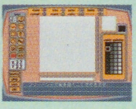
こだわりのオリジナルチューン派は？ P.28

車の知識や構造が分からなくても、一度やれば必ずハマるのがチューニングというもの。本書でその極意を手に入れよう。



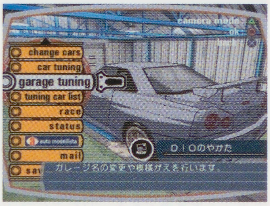
オシャレキングを目指す君は？ P.35

見た目を良くするのも立派なチューン。オリジナルステッカーまで作成可能なので、とにかく目立ちたいならチャレンジだ。



garage tuning 【ガレージチューニング】

ガレージアイテムを配置して自分だけのオリジナルガレージを作ることができる。また、最初に設定したガレージタイプを変えることも可能。ガレージ自体は複数作ることはできないので、ガレージを変更してゲームを保存する際は慎重に。



⬆ガレージは最も頻繁に表示される画面。何もないとやっぱり寂しい。

趣の異なる3タイプのガレージ

ガレージには3つのタイプがあり、それぞれに雰囲気がまったく異なる。クールにキメたいならコンクリート風、ポップでチープな感じを楽しみたいならプレハブ風、暖かみのあるガレージを目指すならログハウス風を選ぼう。

type1　プレハブ風



type2　コンクリート風



type3　ログハウス風



ガレージアイテムは全142種

ガレージアイテムは“フロアアイテム”と“ポスター”に大別される。これをさらに細かい種別に分けると右の5つに分けることができる。これらの多くはレースに勝つことによって増えていく。

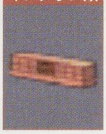
トロフィー類



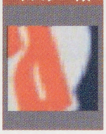
オイル類



インテリア類



ポスター類



その他



tuning car list 【チューニングカー・リスト】

サブガレージに保管してある車のデータを削除、コピーする。他のセーブデータからコピーした場合、その車に対するチューニングなどはできない。

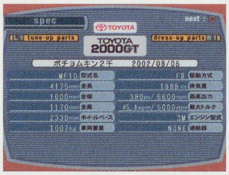


⬆他のセーブデータから車をコピーするとレンタカー扱いとなる。

削除とコピーについて知っておきたいこと

delete

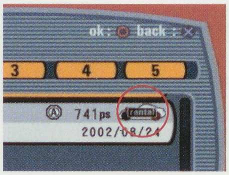
サブガレージにある車のうち、いらないデータを削除する。持てる車は30台が限界なので、これを超える場合には削除して空きを作らねばならない。常に厳選された30台を保有するよう心掛けよう。



⬅しっかりデータを確認してから削除しよう。

car copy

別のセーブデータからチューンナップ済みの車などをコピーすれば、すぐに自分の車（レンタル車）として使用することができる。ただし、レンタル車はチューンなど、車をイジることはできない。



⬅レンタル車かどうかはサブガレージ画面で確認。

race 【レース】

あらかじめ用意されているさまざまなレースに出場する。レベルは最大7まであり、そのレベルのクリア条件を満たすことで次のレベルが出現する。レースにはメインガレージにある車で出場することになり、参加後の車種選択はできない。



⬆レースによって参加車の数もコースも異なっている。

レースで解禁になるシークレット要素

ガレージライフモードでは、レースを勝ち進んでいくことでさまざまなシークレット要素が解禁される。車、コースをはじめ、ガレージを彩るアイテム、車を強化するパーツ、ドレスアップするステッカーなど、その種類は実に多彩。

- ❶シークレットカー P.102〜
- ❷シークレットコース P.98〜
- ❸シークレットアイテム P.148〜
- ❹シークレットポスター P.148〜
- ❺シークレットパーツ P.28〜
- ❻シークレットステッカー P.35〜
- ❼シークレットメニュー P.10

レースの流れと仕組み

❶レベルを選択
現在表示されているレースレベルを選択。クリア済みのレースにも自由にチャレンジできる。

❷出場レースを選択
そのレベル内にある好きなレースを選択する。レベルが高くなれば複数レースのシリーズ戦となる。

❸レーススタート
ライバルたちと順位を競う。レベルが高いほどライバル車のレベルも高くなる。

❹レースが終了
レースの詳細が表示され、リプレイ表示画面となる。nextかexitでレースを終える。

❺レベルクリア&アイテム入手
クリア条件を満たしていればレベルクリアとなる。また、レース結果に応じてアイテムが入手できる。



⬅高レベルのレースに勝つと、こんなアイテムも。

シリーズ戦の特徴

一発勝負のレースに比べ、シリーズ戦は1戦ごとに順位に応じたポイントが与えられ、その総合ポイントで優勝を争う。

順位	獲得ポイント
1位	10ポイント
2位	8ポイント
3位	7ポイント
4位	5ポイント
5位	4ポイント
6位	3ポイント

シリーズ戦の場合

❻次レースへ
nextで次のレースがスタートする。以降、レース数のぶんだけ繰り返し。

❼レベルクリア&アイテム入手
クリア条件を満たしていればレベルクリアとなる。また、レース結果に応じてアイテムが入手できる。

各レベルのクリア条件一覧

レベル	クリア条件（次レベル出現条件）
Level 1	3つ用意されたレースのうち、ひとつ以上のレースで優勝。
Level 2	4つ用意されたレースのうち、2つ以上のレースで優勝。
Level 3	5つ用意されたレースのうち、2つ以上のレースで優勝。
Level 4	5つ用意されたシリーズ戦レースのうち、2つ以上のシリーズで総合優勝する。
Level 5	用意されたシリーズ戦で総合優勝する。
Level 6	用意されたシリーズ戦で総合優勝する。
final	用意されたシリーズ戦で総合優勝する。

status 【ステータス】

これまでのプレイの成績やアイテムの取得率を確認できるメニュー。ネットワークモードと通常のモードで別々に確認することが可能だ。



↑シークレットアイテムの中には一定数のレースを完走することで出現するモノもある。総レース数で確認しよう。

ステータス画面の項目について

総プレイ時間

特にネットワークでのプレイ時間には注意しておこう。

総レース数

これまでに完走したレース数が表示される。

勝率

完走したレースの中で優勝した確率を表示する。

入賞数

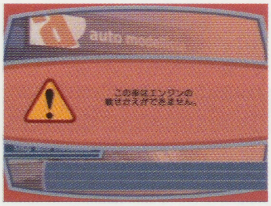
1位～4位以下それぞれの入賞回数を表示する。

■アイテムの取得率■

- トロフィー・カップ取得率
- 車種出現率
- チューン用パーツ出現率
- ドレスアップ用パーツ出現率
- ガレージアイテム出現率

auto modellista 【アウトモデリスタ スペシャルショップ】

ゲームを一度クリアし、さらに隠し車種をすべて出現させることで出現する隠しメニュー。ここではマシンのエンジンを載せ替えることができる。同メーカー内でのみ載せ替え可能。



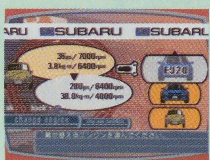
↑車種によっては載せ替えることのできないマシンもある。

積み換え可能なメーカー＆エンジン名一覧

メーカー名	エンジン名
TOYOTA	2JZ-GTE／3S-GTE／3S-GE／2ZZ-GE／3M／1ZZ-FE／4A-GEU／1NZ-FE／他
NISSAN	RB26 DETT／VQ35DE<NEO>／VG30 DETT／SR20 DET／FJ20ET／S20／他
MAZDA	13B-REW／RENESIS／13B／12A／BP-VE[RS]／B6-ZE[RS]／L3型／他
MITSUBISHI	4G63ターボ／4G52アストロン80／6G72(ツインターボ・インタークーラ)／他
SUBARU	EJ20／EJ22改／EK32

エンジンを載せ替えてよりオリジナルなマシンを目指そう！

エンジンを載せ替えることによって、たとえ非力なマシンでも強力なパフォーマンスを手に入れることができる。一番気に入っている車体とエンジンをドッキングさせて、自分の理想を追求したオリジナルマシンを誕生させよう。



↑可愛い軽自動車のエンジンをパワーアップ。



↑Aクラス顔負けの走りを実現できる。

mail 【メール】

ゲームの進行状況に応じてゲームシステムや攻略のテクニックについてなど、さまざまなメールが送られてくる。各メールは右の4つの項目に分かれて保管され、まだ読んでいないメールがある場合には、メインメニュー画面上にアイコンが点灯して知らせてくれる。



⬆主にレース数をこなすことによって新しいメールが手に入る。

メール項目とその内容

tuning
【チューニング】

車のチューンに関する知識について書かれたメールが保管されている。セッティングの基礎から各チューン項目の説明まで、ゲームを進めていくにつれて内容もレベルアップする。

driving technic
【ドライビングテクニック】

走りのテクニックについて書かれたメールが保管されている。なかなかタイムを縮めることができず、レースに勝てない人は、このカテゴリーのメールをもう一度じっくり読んでみよう。

course hint
【コースヒント】

各コースを速く走るための知識が書かれたメールが保管されている。各コースの特徴やオススメのセッティングなど、ドライビングテクニックと併せてゲームの攻略には欠かせないメールだ。

others
【その他】

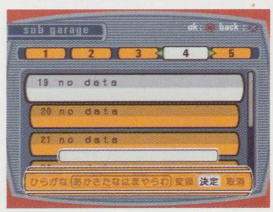
ゲームのシステムについてのメールが保管されている。また、レースのガイダンスや新しいシークレット要素が解禁になった時などもその内容を知らせてくれる。定期的にチェックしておこう。

save & exit 【セーブ&終了】

ガレージライフモードでのゲームデータを保存して、メインモードに戻るためのメニュー。レースで勝利したり、新しいアイテムを入手した場合には必ずセーブしてからメインモードに移るようにしよう。なお、リプレイデータの保存は各レース後に表示される保存メニューでしかできないので要注意。

ゲームデータの保存とその他のデータ保存について

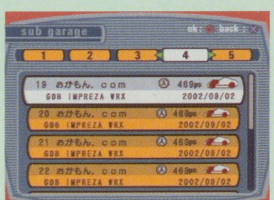
このメニューで行うセーブは、ガレージライフ内で更新されたデータ全般に対して行われる。例えばガレージチューニングメニューなどを終了する際にセーブをしていなくとも、一括してセーブを行える。各メニューでセーブデータを取るのが面倒なら、最後にココでまとめてセーブしても良い。



⬆新しく車を増やした場合はサブガレージへの登録も行っておこう。

サブガレージへの保存はネーミングを工夫して

30台の車を所有できるサブガレージ。しかし、どの車種がどんなセッティングになっているのかが分からなくなってしまうことも多い。サブガレージに新しく車を保存する場合には、一目で車の状態や使用する目的が分かるよう、付ける名前を工夫しよう。所有車の管理も一流レーサーの条件だ。



⬆同じ車種がズラリ。しかし、このままでは状態を判別するのは困難。



⬆それぞれに分かりやすい名前を付けて保存。目的の車種がすぐに見つかる。

auto modellista

COLUMN レース攻略 レベル別攻略ポイント

ガレージライフモードのレースは全部で7段階のレベルに分けられている。レベルによって、用意されているレース数やクリアに必要な優勝回数などが異なる。また、レベルによって挑戦できるコースが違ううえ、レベルが上がるにつれてライバルとなるCOM車のレベルもアップしてくる。ここでは7段階のレベルを序盤、中盤、終盤の3つに分け、それらの違いと簡単な攻略ポイントを紹介。クリア条件をしっかり把握してレースに臨もう。

レベル別コース一覧　※(　)内は走行するコース

Level1	裏六甲DOWN HILL CHALLENGE CUP(裏六甲·D)/FRESHMAN'S CHALLENGE CUP1(鈴鹿サーキット)/LOOP HIGHWAY CHALLENGE CUP1(阪神高速環状線·N)
Level2	赤城DOWN HILL CHALLENGE CUP(赤城·D)/FRESHMAN'S CHALLENGE CUP2(鈴鹿サーキット)/Urban Challenge CupI(新宿A·N)/Rainiy street Challenge Cup1(新宿B·N)
Level3	裏六甲HILL CLIMB CHALLENGE CUP(裏六甲·C)/赤城HILL CLIMB CHALLENGE CUP(赤城·C)/LOOP HIGHWAY CHALLENGE CUP2(阪神高速環状線·R)/Urban Challenge CupII(新宿A·R)/Rainiy street Challenge Cup2(新宿B·R)
Level4(各全2戦)	裏六甲MASTERS CUP(裏六甲·D&C)/赤城MASTERS CUP(赤城·D&C)/Urban Masters Cup(新宿A·N&R)/Rainiy street Masters Cup(新宿B·N&R)/LOOP HIGHWAY MASTERS CUP(阪神高速環状線·N&R)
Level5 (全4戦)	Urban Championship(新宿A·N&R、阪神高速環状線N&R)
Level6 (全4戦)	MOUNTAIN CHAMPIONSHIP(裏六甲D&C、赤城D&C)
final (全7戦)	ALL JAPAN CHAMPIONSHIP(阪神高速環状線·N&R、新宿A·N&R、新宿B·N&R、鈴鹿サーキット)

序 レベル1〜3 スピード重視

序盤、レベルでいうと1〜3のレースでは車の性能がレースの勝利に大きく関わってくる。クリア条件は、いくつか用意されたレースの内1〜2つのレースで優勝すればいい。したがって、スピードのあるマシンを選択し、直線の多いレースに狙いを絞って参加すれば、比較的簡単に優勝することができる。



⬆スピードに自信があるなら、直線の多い阪神コースがオススメ。

中 レベル4〜6 堅実な走りを

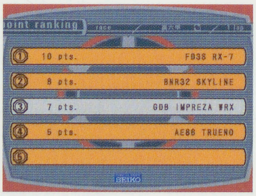
レベル4からはシリーズ戦となる。順位ごとに与えられるポイントの合計を競っていくレースなので、1回優勝したからといって即クリアにはならない。また、序盤戦のようにストレートの性能だけでは上位に入賞することは難しい。確実なコーナリングテクニックが求められるレベルでもある。



⬆最終的に合計点がトップならば1位になれなくても問題はない。

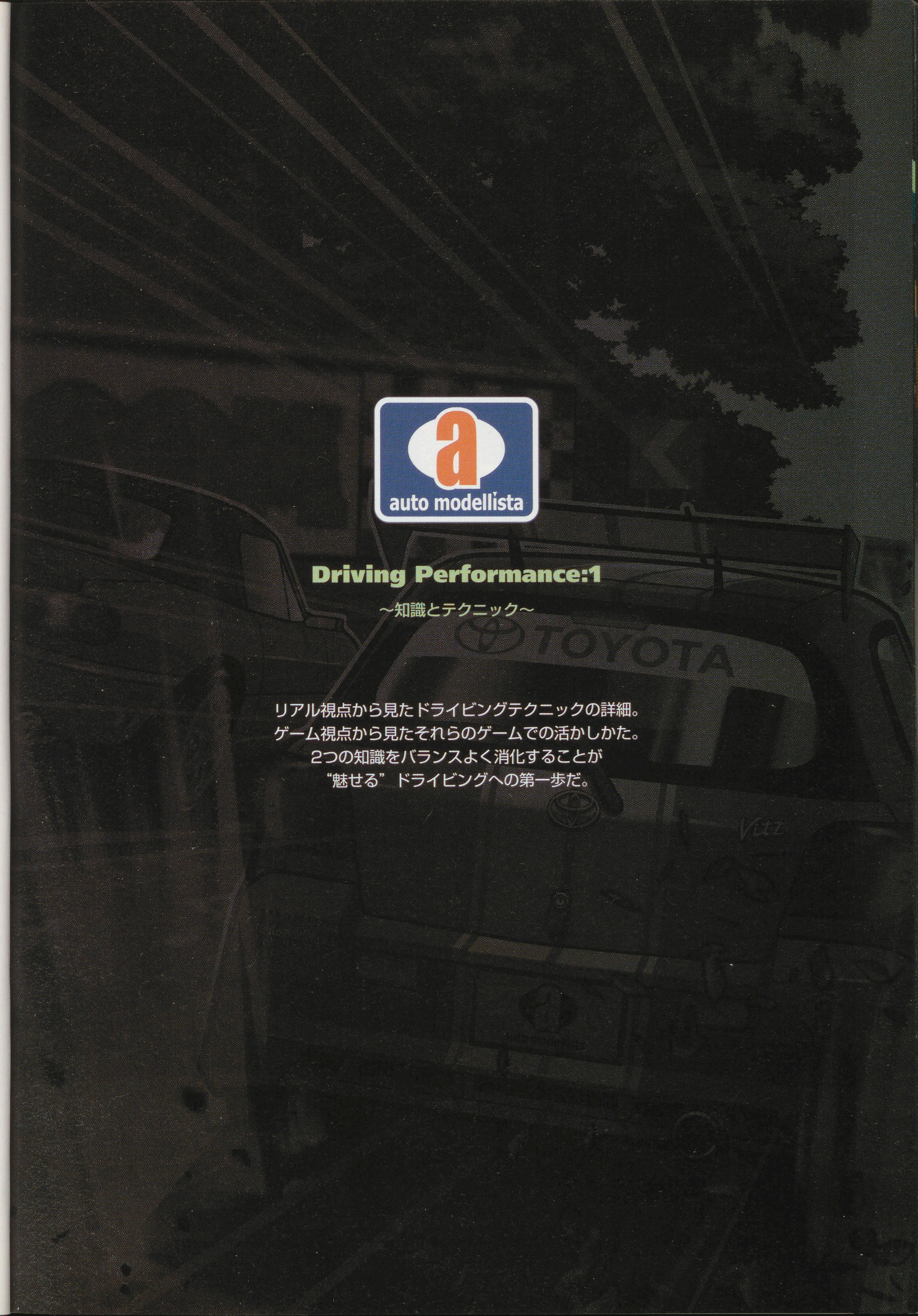
終 レベル7 相手ドライバーの順位に注目!

レベル7は1レース7戦の長丁場。前にも増して堅実な走行が求められる。1レースが終わる度にポイント計算を行い、次のレースで最低何ポイント獲得すればいいのか、またどのドライバーに勝たなければいけないのかをチェックしてから臨もう。ライバルになりそうなドライバーは徹底的にマークだ。



⬆自分の獲得ポイントと他のドライバーのポイントを確認しておこう。

※表組内のコース名略記は以下の意味を示します。D=DOWN HILL、C=HILL CLIMB、N=NORMAL、R=REVERSE



auto modellista

Driving Performance:1

～知識とテクニック～

リアル視点から見たドライビングテクニックの詳細。
ゲーム視点から見たそれらのゲームでの活かしかた。
2つの知識をバランスよく消化することが
“魅せる”ドライビングへの第一歩だ。

基礎知識

Basic Knowledge

車を操る上で必要不可欠な基本的知識を、まずは頭に入れておこう

走行中に作用するさまざまな力

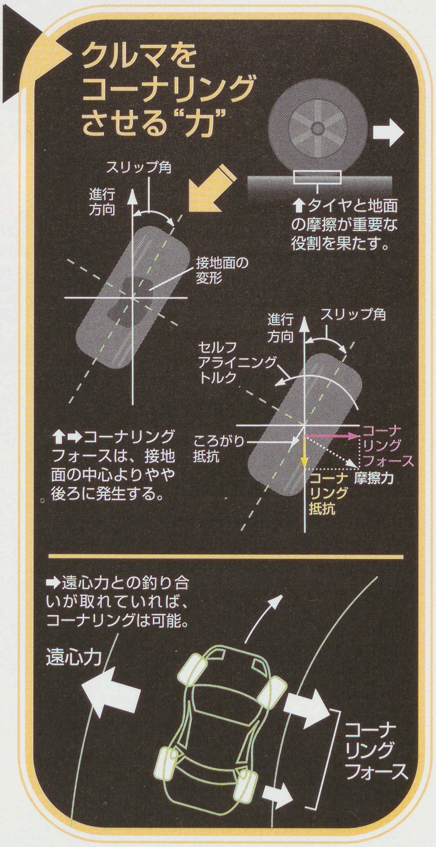
走行中のクルマには実にいろいろな力が働いている。それらの特性を理解することは、攻略以前の基本的な部分で、役立ってくれるはずだ。

◆コーナリングフォース

クルマは「タイヤと地面の摩擦（＋タイヤの回転による駆動力）」によって前へ進む。これは誰でも感覚的に理解しやすい事実だ。では、なぜクルマは「曲がる」ことができるのか？

「ステアリングを切ってタイヤが傾くから」という答えでは不十分。そこには地面との摩擦の下で「コーナリングフォース」と呼ばれる力が発生しているのだ。コーナリングフォースはクルマの進行方向とタイヤの向きがズレた時に生じる「接地面の変形」により発生し、その力はズレ（スリップ角）によって増減する。そして、進行方向に対して直角（曲がろうとする方向）に働くこの力によって、コーナリングが成立するのだ。

ちなみに、コーナリングフォースは車体の軸が進行方向に対して傾きを生じることで後輪にも発生する。後輪のスリップ角はステアリングを切っている前輪に比べ小さいため、コーナリングフォースも小さくなる。この前後の力のズレによっても、クルマの回頭性が生まれているのだ。

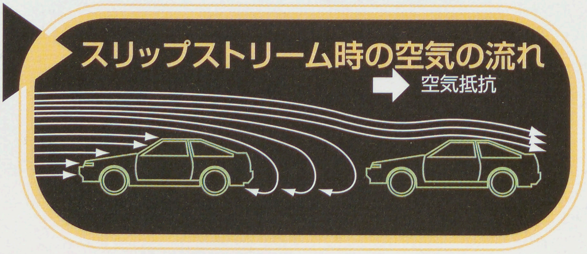


◆コーナリングの限界を知る

クルマの速度が増すと、タイヤのグリップ力が進行方向の制動により大きく損なわれ、コーナリングのための余力が少なくなる。遠心力も増大するため、曲がるのは非常に困難になるのだ。

◆スリップストリーム

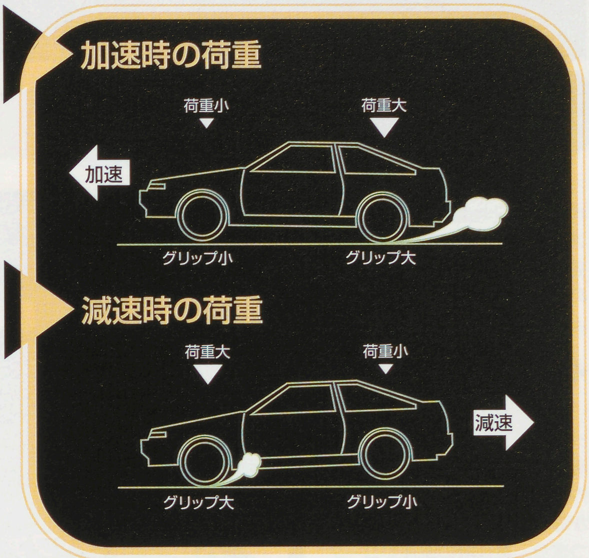
先行車の真後ろを走行することで自車の受ける空気抵抗を減少させ、スピードアップを図るテクニックがスリップストリームだ。特に高速走行時に絶大な効果を発揮する。長い直線を持つコースでは積極的に狙おう。



荷重移動の重要性

クルマを支える4本のタイヤにかかる重量「荷重」のバランスは、停止中・走行中を問わず基本的に「クルマによって異なる」ものである。ただし、走行中の特定の場面において、その傾向に共通点が発生する瞬間がある。具体的に言うと、クルマの「加速時」にはリアが、「減速時」にはフロントに大きな荷重がかかるのである。

荷重が大きくなると、タイヤは強い力で地面に押し付けられ、一時的にグリップ力が高くなる。この現象を利用して効率のいいコーナリングを行おうというのが、荷重移動の基本的な考え方なのだ。



◆リア荷重

車は加速時にリア荷重となる。バスや電車、バイクでもそうだが、発進する際に進行方向とは逆へ引っぱられるような感覚がある。あれが後輪に荷重が移っていることを示すものだ。グリップ力はリアタイヤが増大し、フロントが減少する。このような状態でいくらステアリングを大きく切っても、コーナリングフォースはわずかしか発生せず、車はほとんど曲がってくれない。

◆フロント荷重

減速中は、加速時とは逆にフロントにかかる荷重が大きくなる。自転車でも急ブレーキをかけると、つんのめったようになるが、車でも同様のことが起きるのだ。この状態ではフロントのグリップ力が大きくなり、回頭性能が上がる。逆にリアのグリップは小さくなるので、テールスライドを起こしやすい。

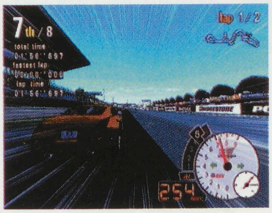


⬆荷重移動はドライバー視点にするとわかりやすい。カメラの動きに注目。

ゲームで魅せる

…やはり重要なテクニック…

視覚・聴覚情報が状況判断材料のほとんどを占めるゲームでは、慣性力や荷重の移動などを完全に把握することは難しい。だが、これらがドライビングを大きく左右することは事実だ。なるべく「意識」しながらそれぞれの動作を行うようにしよう。



⬆スリップストリームはゲーム中でも強力な武器となる。ガンガン狙おう。



⬆荷重移動しなければ曲がることもままならない。確実な操作を心がけよう。

コーナーリング

Cornering

好タイムへのカギを握るコーナーリング。その基礎から実践までを解説

基本的なコーナーワーク

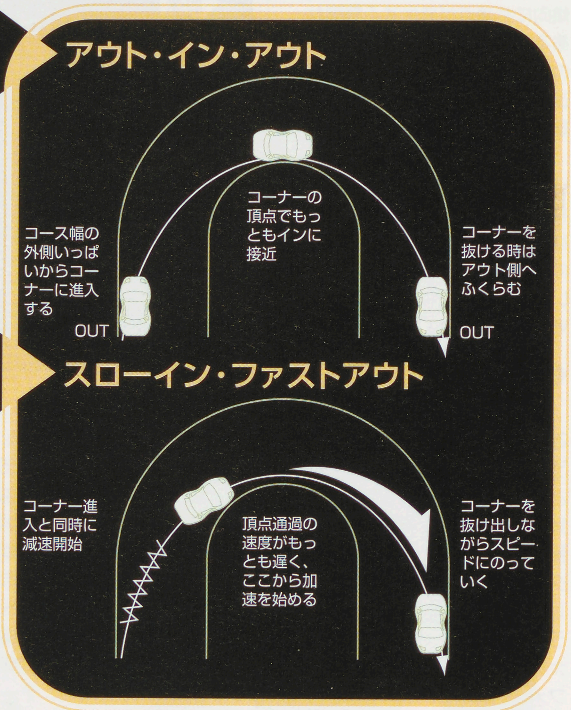
コーナーリングにはアウト・イン・アウトとスローイン・ファストアウトという、2つの有名な基本概念がある。それぞれの概念を把握して、実践できるようになっておこう。

◆アウト・イン・アウト

アウト・イン・アウトは、コーナーリングにおけるライン取りを表している。コーナーを外、内、外と通過すれば、車は緩やかな弧を描いて走ることになる。つまり、最低限の減速でコーナリングできるというわけだ。

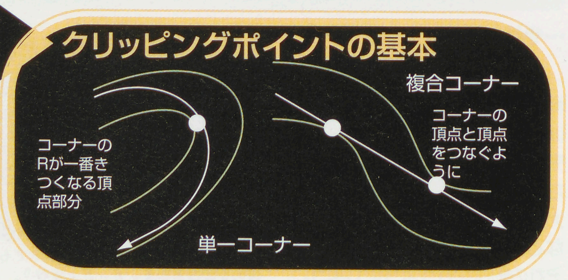
◆スローイン・ファストアウト

スローイン・ファストアウトは、コーナリング中の車速に対する基本的な考え方だ。コーナーへはスピードを落としつつ突入し、素早く加速して脱出するのがベスト、という意味である。減速から加速への切り換えをムダなく行うのがポイントだ。



クリッピングポイントをイメージ

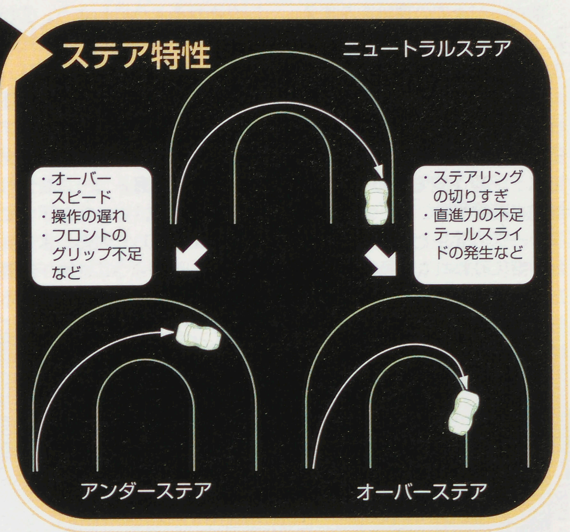
コーナーリング中にイン側へ最接近する箇所をクリッピングポイント（以下CP）と呼ぶ。アウト・イン・アウトの「イン」にあたる部分だ。CPはコーナーのR（※）がもっともきつくなる頂点部に取るのが基本とされる。CPを探し出し、それをつないでいくのが走行ラインを割り出すベーシックな方法といえる。



※R＝コーナーの「回転半径」を示す。コーナー（の曲線）を円の弧の一部と考えた場合、その半径が小さい円であるほどコーナーの角度（曲がり角）はきつくなる。また、コーナーが一定の曲がり角を保つことはまれなので、コーナーの一部を指して「Rのきつい箇所」という使われ方もされる。

アンダーステアとオーバーステア

コーナーと車の走行するラインが同じ曲線を描く状態を、ニュートラルステアと表現する。この理想的なラインから外れていくステア特性をアンダーステア、オーバーステアと呼ぶのだ。



◆アンダーステア

コーナーでの走行ラインが、想定したよりも外側にふくらんでしまう現象をアンダーステアという。これには多くのドライバーが悩まされるだろう。しかし、そのほとんどは操作ミスに原因があるといっていい。過度のスピードや操作の遅れなどがアンダーステアを招いているのだ。このような現象が現れた場合は、車のセッティングをとやかくいう前に、まずは自分のドライビングに誤りがなかったかどうかを確認してみよう。

◆オーバーステア

アンダーステアとは逆に、イン側へと巻きこんでいくような走行ラインになるのがオーバーステアだ。この現象は車に原因がある場合が多く、テールの滑り出しが異常に早い、車体性能を超えたエンジンを積んでいるなど、極端な仕様になっている可能性が高い。ただし例外として、ハイパワーからローパワーの車へと乗り換えた直後に、強いオーバーステアを感じることもある。前者は車の改良が必要だが、後者は慣れで解決可能だ。

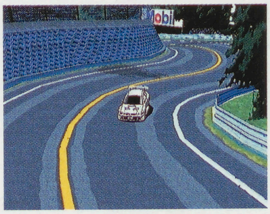


⬆チューンナップしてハイパワーになるほど、アンダーが強くなっていく。

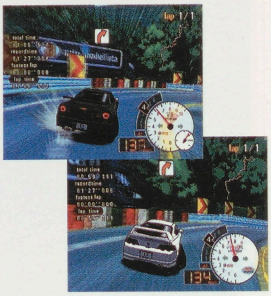
ゲームで魅せる

…基本＋αが必要…

アウト・イン・アウトやスローイン・ファストアウトは、ドライビングの基礎となる考え方である。まずはこれらをしっかりと身につけ、美しいラインで走れるようになろう。ただし、この概念が当てはまらないコーナーも存在する。峠コースの連続ヘアピンなどがそれで、基本に忠実な走りがアダとなる場合も多い。そんなときはCPをやや奥に取るようなラインにして、コーナーの脱出速度に重点を置くと走りやすくなる。



⬆峠コースでは複雑な形状のコーナーが連続し、高い判断力が求められる。



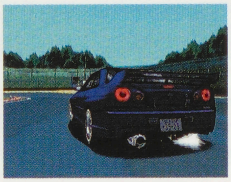
⬆ステア特性は駆動方式にも左右される。4WDやFFはアンダーが出やすい。

コーナリングの基本プロセス

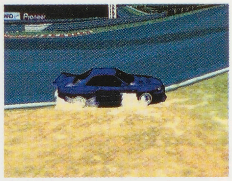
前ページまでの理論をふまえた上で、実際のコーナリング時に行う操作を見ていこう。

コーナーへの突入は基本にのっとりアウト側から行う（①）。②ではブレーキをかけると同時にステアリングも切り始める。減速、荷重移動、コーナリングフォースの発生と、3つの動作が一度に行われている点に注目だ。これらがバラバラになってしまうと安定したコーナリングはできない。意識的に動作をリンクさせるようにしよう。②がうまくいけば③でしっかりCPにつけるはず。減速が終了し、加速に切り換わるポイントも③からが理想だ（④）。⑤ではアクセルの開きすぎによるアンダーステアに注意。コースを外れそうなときは、いったんアクセルを抜くなどして対処しよう。

また、このように4輪が常時グリップを失わないように走る方法を「グリップ走行」と呼ぶことも覚えておこう。

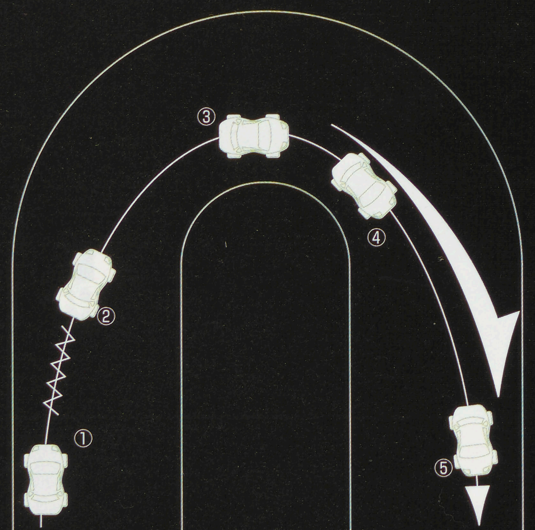


←減速とターンインを同時に行うのがポイント。



←コーナー出口はアンダーステアの発生に注意。

コーナリングプロセス



①最適な進入角度を確保する

②ブレーキングと同時にターンインを始める

③CP通過時に車速がもっとも遅くなる

④CP通過後から加速していく

⑤アンダーステアに注意しつつ全開に

コーナリングの幅を広げるアクセルワーク

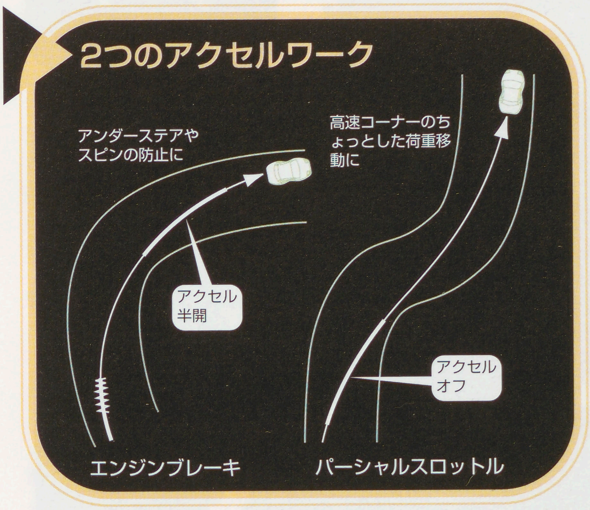
フットブレーキとアクセルのオンオフだけでは、どうしても滑らかなスピードコントロールは難しい。そこで、パーシャルスロットルとエンジンブレーキを意識して使ってみよう。これらを使いこなせば操作の幅が格段に広がり、さまざまなコーナー形状やコーナリング状態に対応することが可能となる。

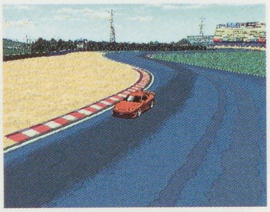
◆パーシャルスロットル

パーシャルスロットルとはアクセルの半開状態を指す。全開ではアンダーになりそうだが、完全に閉じなければならないほどではない。そんなときに使うアクセルワークだ。直進力を維持できるので、スピードに乗ったコーナリングが実現できる。

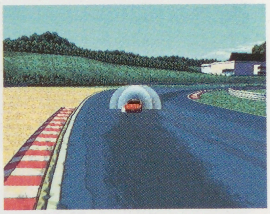
◆エンジンブレーキ

いったんアクセルを抜き、エンジンの回転を止めることによって弱めの減速力を生み出す方法だ。これを意図的に使えばブレーキを踏む回数が減り、スピードアップにつながる。高速コーナーなど、少しだけフロントに荷重を載せたい場面で便利。





⬆パーシャルスロットルが活躍するのは中速コーナー。使用頻度は高い。

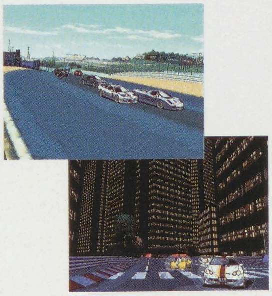


⬆アクセルを軽く抜く。たったこれだけで楽になるコーナーが実に多い。

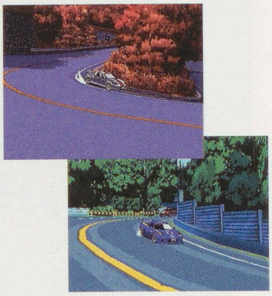
ゲームで魅せる

…臨機応変に対応…

ここで紹介したコーナリングテクニックはあくまで基本概念であり、決して万能ではない。コーナー形状が百様であるように、操作もそれに合わせて細かな点を変化させていく必要がある。こういった対応技術を身につけるには走りこみをくり返し、ある程度の経験を積むことが必要になる。感覚がつかめるまで何度もコースに出よう。



⬆鈴鹿や新宿コースは、基本に忠実なグリップ走行がマッチする。



⬆裏六甲や赤城は、次ページから紹介するドリフト走行も使わないと辛い。

ドリフト走行

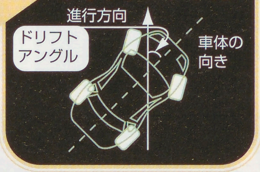
Drift

ドリフトを頭と身体でマスターし、タイトコーナーを華麗に駆け抜けよう

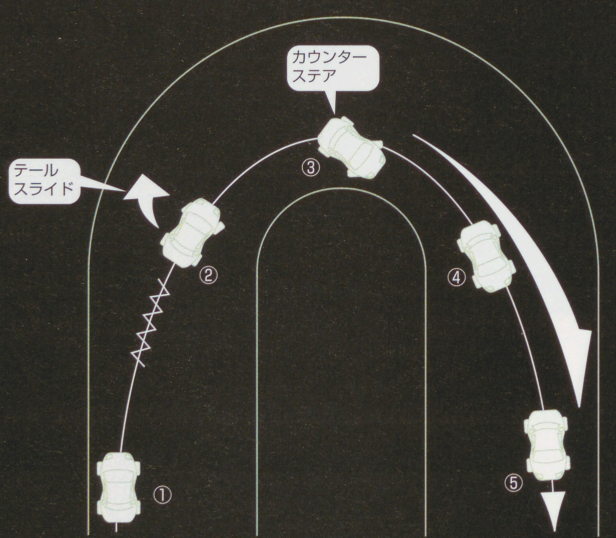
ドリフト走行の基本プロセス

リアタイヤを故意に滑らせ、強制的に車体の向きを変えてしまうのがドリフトである。グリップ走行では大きな減速を強いられるタイトコーナーに用いることで、通過スピードをアップさせることが可能だ。②でテールスライドのきっかけを作り、③④で車体の向きをコントロール。⑤では完全にグリップを回復させ、通常の走行に戻る。ドリフトアングルやカウンターステアの角度が小さいほど、失速が少なく速いドリフトとなる。

ドリフトアングル



ドリフト走行プロセス



①適切な進入角度を確保する

②ブレーキングなどでテールスライドを誘発

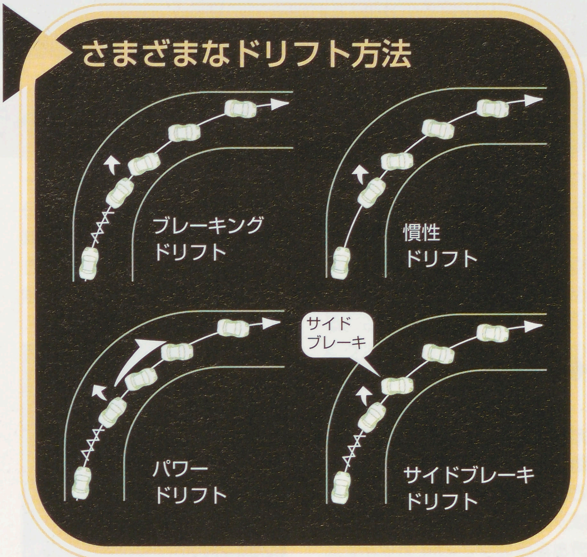
③カウンターステアをあてて車体の向きをコントロール

④アクセルを開きつつ姿勢を正す

⑤フルスロットルでコーナーを脱出

ドリフト走行の種類

ドリフト走行はテールスライドのきっかけをどうやって作るかにより、いくつかの種類に分けられる。そのなかでも代表的なものが以下の4つだ。スピードでは慣性ドリフトが、見た目の迫力ではサイドブレーキドリフトが優れているといえる。車の特性や走りの目的別に使い分けられるように練習してみよう。



◆ブレーキングドリフト

ブレーキを踏むことでリアの荷重を抜き、ステアリング操作でテールスライドの発生をうながすのがブレーキングドリフトである。ドリフト走行の基本であり、最初にマスターしたい走法だ。グリップの低いタイヤなら比較的簡単に決められる。

◆慣性ドリフト

スピード、コーナリングフォース、ライン取りといった各要素が、最良のバランスとなったときに実現する高度なドリフト。大げさな操作もなくドリフト状態に入り、カウンターをあてる必要もないためロスが少ない。

◆パワードリフト

ブレーキで荷重をフロントに移動させた直後に急激なアクセルオンを行うことで、リアタイヤのグリップを奪いテールスライドを誘発する方法。やや強引ではあるが、ハイパワーを誇るリア駆動車には有効な手段だ。

◆サイドブレーキドリフト

ブレーキングでの荷重移動後にサイドブレーキを引き、後輪をロックさせてしまうことでリアの滑り出しを誘う方法。ムリヤリに近いドリフト走法で、見た目は派手だがロスが大きく、タイムの短縮には使いづらい。

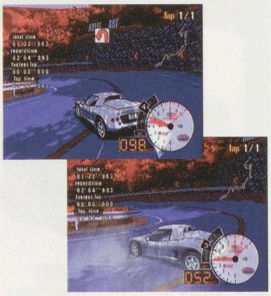
ゲームで魅せる

…基本はグリップ走行…

ドリフトは派手だがムダも多く、タイムだけをいえばグリップ走行が圧倒的に早い。ただ、ギャラリー受けする走りを目指すなら、ドリフトは欠かせないテクニックとなる。だが、本作ではドリフト表現があっさりしている。横滑りする感覚は少なく、カウンターをあてる必要もほとんどない。唯一、派手に見せられるのがサイドブレーキドリフトなのだが、難易度はとてつもなく高い。しかし、決まればインパクトはデカイぞ。



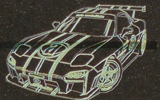
⬆真横に滑るようなドリフトはムリ。かわりに慣性ドリフトは意外と簡単。



⬆サイドブレーキドリフトはタイミングがシビア。ミスすると簡単にスピン！

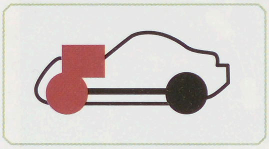
駆動方式

Drive Train Layout



エンジンの位置と、どの車輪を駆動するかでクルマの性格は大きく異なる

FF(フロントエンジン+フロントドライブ)レイアウト

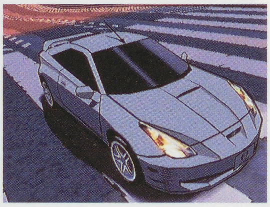


◆FFレイアウトの特徴

FFは、エンジンを車体の前方に配置して、エンジンの力を路面に伝える駆動輪をフロントの2輪が受け持つ。言ってみれば、車体を前から引っ張るカタチとなるのがこのFF方式だ。

前輪で駆動するので、FRのように後輪へ駆動力を伝えるためのドライブシャフトが必要なく、車内フロアの出っ張りが小さい。さらにエンジンを横向きに置けば、室内空間を非常に広くすることができる。そのため、車体の小さい小型乗用車や軽自動車では、もっともポピュラーな駆動方式となっている。

また部品点数が少ない分、車体を軽くすることができる。これは走りにおいても大きなメリットとなるのだ。

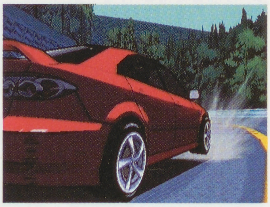


◆FFレイアウトのチューニング

走りで言えば、操縦性の良さが挙げられる。たとえばコーナリング時。曲がろうとしてタイヤの向きを変えたとき、FRだと後ろのタイヤはまっすぐ進もうとしているので前のタイヤが抵抗となるが、FFは駆動輪が曲がる方向に向いているので素直に向きが変わる。しかもエンジンが駆動輪のすぐ上にあるために、スリップしにくい。

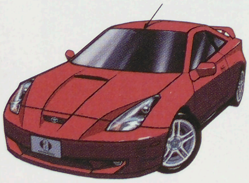
ただし、車体の前方に重量物が集まり、方向転換と駆動力を前輪のみに頼っているので、遠心力が前方に集中するため、ハンドルを切った分よりも大回りになる(アンダーステア)。

そこで、FF車の場合はサスをチューンしてデメリットをカバーし、メリットを活かして軽量化を進める方法で、最高速を上げていくほうがイイ。



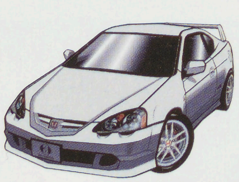
ゲーム中の代表的なFF車

TOYOTA



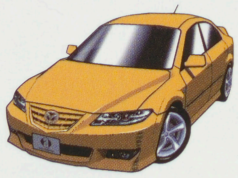
CELICA SS-Ⅱ
ZZT231

Honda



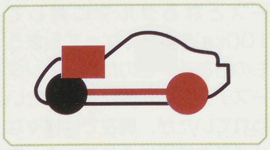
INTEGRA TypeR
DC5

MAZDA



ATENZA
GG3S

FR（フロントエンジン+リアドライブ）レイアウト



◆FRレイアウトの特徴

FRはエンジンを前に配置し、後ろのタイヤで駆動する方式。後ろから押していると考えればわかりやすいだろう。

かつては日本のほとんどのクルマがこの方式を採っていたのだが、さまざまな技術が進んだ現在ではFFが主流になっている。それでもスポーツカーや大型乗用車などは、現在も多くがFR方式を採用している。

FRのメリットは、FFのように前方に重量物が集中せずに、前後の重量配分をほぼ均等にできることだ。重量バランスが良いので、限界付近での操縦性や安定性に優れている。また、フロントタイヤは曲がるために、リアタイヤは駆動するためと役割が分かれているため、タイヤの摩耗が前後で変わらず、車体への負担も一カ所に集中しないという利点もある。

逆にデメリットは構造が複雑なために比較的生産コストが高い。またエンジン→ドライブシャフト→後輪と、出力が路面に伝わるまでロスが大きいので、パワーが重量をカバーできるくらいでないとロスの方が大きくなってしまう。小型車に少なく、スポーツカーや大型乗用車に多いのはそのためだ。



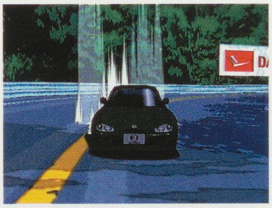
◆FRレイアウトのチューニング

FR方式が持つメリットは、走ることに対しきわめて好影響をもたらす。

コーナリング中は遠心力がフロントに集中しないので、曲がりにくいということがない。4本のタイヤがバランス良くグリップすることから、コーナリング中にアクセルを踏んでいっても曲がりながら加速するといった走りができる。

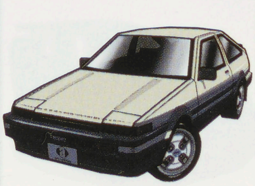
その際、クルマが徐々に向きを変えるタイミングでさらにアクセルを踏むと、駆動輪である後輪に集中したパワーが、タイヤのグリップの限界を超えてクルマのリアが外側に滑りはじめる。この特性を利用して、素早くクルマの向きを変えていくのがドリフト走行。このドリフトがしやすいのもFRの特長だ。

FRの場合はサスペンションの強化、軽量化をすすめてより早くコーナーを抜けられるよう安定する車体を作る。それから、エンジンやブレーキを強化すればいいだろう。



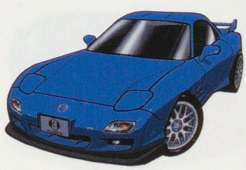
ゲーム中の代表的なFR車

TOYOTA



TRUENO GT-APEX
AE86

MAZDA



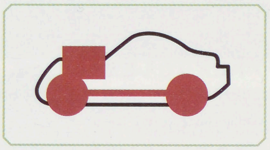
RX-7 Type RS
FD3S

SUZUKI



CAPPUCCINO

4WD（4ホイールドライブ）レイアウト



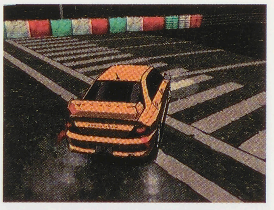
◆4WDレイアウトの特徴

4WDとは4輪すべてを駆動輪としている方式で、エンジンの位置が入っていないが、フロントエンジンでも、後に語るミドシップでもリアエンジンでも成立させることができる。

かつては4WDといえば「ジープ」くらいしか思い浮かばず、実用車というイメージが強かった。というのも、4輪すべてが駆動輪だと、たとえば前輪が空転しても、後輪で駆動力が得られるため、滑りやすい路面やラフロードなどでの走破性が高いからだ。

しかしエンジンの高性能化が進んだ現在、2本の駆動輪だけではハイパワーを路面へ有効に伝えることができず、4WDを採用するクルマも増えた。

2WDの場合、過大なパワーを駆動輪にかけるとタイヤのグリップがそのパワーに負け、駆動力をすべて路面に伝えきれず空転してしまう。ところが4WDはその力を4本のタイヤに分散できるので、タイヤ1本にかかるパワーは4分の1で済むために、無駄なくパワーを路面に伝えることができるのだ。



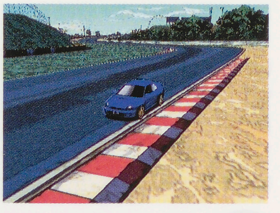
◆4WDレイアウトのチューニング

同様の理由で高速直進安定性に優れ、コーナリング中も姿勢変化が少ない4WDだが、やはり欠点はある。

機構上絶対的に生じてしまうのが、車重が重いということだ。前後輪を動かすために構造が複雑になり、どうしても重くなってしまう。場合によっては、ベースとなるクルマに対して100kg近く重くなってしまうものもある。このため、アンダーステアが生じ曲がらないといわれていたが、現在では様々なハイテク技術によりコーナーを得意とする4WDも多い。

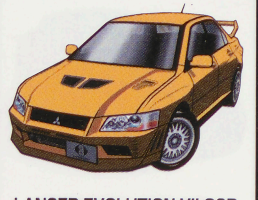
また、駆動輪まで伝わったパワーは無駄なく路面に伝えられるが、エンジンから4本の駆動輪に伝える間にパワーロスが生じてしまうという欠点もある。

そこで4WDのチューニングを考える場合、まず重さに負けないエンジンのパワーアップを考えることになる。パワーを上げてもそれをしっかり路面に伝えられるので無駄にはならない。あとは軽量化を施すことが、速いマシン作りへのプロセスといえる。



ゲーム中の代表的な4WD車

MITSUBISHI



LANCER EVOLUTION VII GSR
CT9A

SUBARU



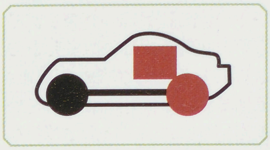
IMPREZA WRX STi
GDB

NISSAN



SKYLINE GT-R V-SPEC II
BNR34

MR（ミッドシップ+リアドライブ）レイアウト



◆MRレイアウトの特徴

MRとは言わず、ミッドシップと呼ばれることが多い。リアの車軸より車体の中心寄りにエンジンを配置し、後輪を駆動する。ミッドシップということを拡大解釈すれば、一般的にFRに分類されるマツダRX-7などはフロントの車軸より中心寄りにエンジンを配置しているので、フロント・ミッドシップと呼ばれたりもする。

その最大のメリットは重心が車体のほぼ中心に位置していること。そのために他の駆動方式と比べて、優れたコーナリング性能を発揮する。F1をはじめとするレーシングカーがミッドシップを採用するのもそのためだ。ちょうど独楽まわしのコマを思い浮かべてもらえばいいだろうか。重心が真ん中なのでクルクル回るのである。



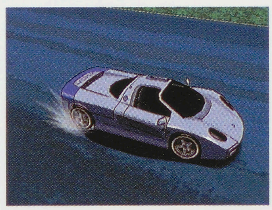
◆MRレイアウトのチューニング

重量配分がFFと逆なので、フロントが軽くハンドル操作に対し素早く反応し、重量物であるエンジンが駆動輪の上にあるため駆動力をしっかり路面に伝えられる。ブレーキング時も後ろが重いので前のめりにならず、しっかり4輪で制動するので安定性も高い。加速も最高速も稼ぎやすいので、スポーツカーには理にかなった駆動方式だ。

アンダーステア（前輪が外側に逃げる）もオーバーステア（前輪が内側に切れ込む）もなく、ニュートラルにコーナーが楽しめるMRだが、よく曲がるということは、逆にハンドル操作がよりシビアというデメリットにもつながる。つまり少しのミスでスピンしてしまうのだ。

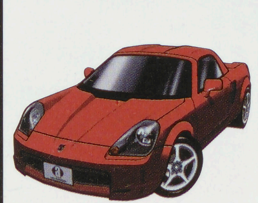
また、本来ミッドシップの性能をフルに引き出すのであれば、エンジンは縦置きが理想的なのだが、FFに使われるパワーユニットを流用し、そのままリア側に付けたミッドシップも存在する。このようなクルマは、足まわりが狭いスペースに追いやられ、シャシー剛性が不足している場合もある。

MRのチューニングでは、サスペンションの性能を上げ、ハイグリップのタイヤを装着。できればシャシー剛性も高めるなど、その卓越したコーナリング性能は引き上げつつ、クルマの挙動を安定方向へ持っていく必要がある。



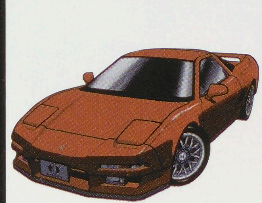
ゲーム中の代表的なMR車

TOYOTA



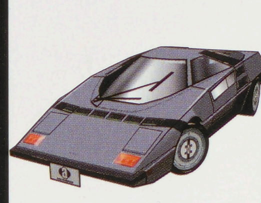
MR-S S EDITION
ZZW30

Honda



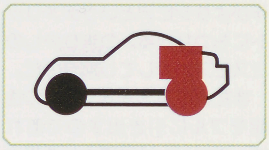
NSX Type S ZERO
NA2

童夢



DOME-ZERO

RR(リアエンジン+リアドライブ)レイアウト



◆RRレイアウトの特徴

エンジンをリアに搭載し、後輪で駆動するという方式で、今ではほとんどこのレイアウトのクルマを見ることはない。

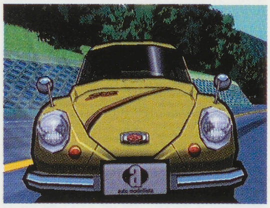
ドライブシャフトがなく、後輪車軸の外にエンジンがあるので、車内フロアをフラットにできるためバスなどがこの方式を採用しているくらいだ。

FFの技術がまだ未熟だった頃には、VWビートルやスバル360，フィアット500などの大衆車に用いられたほか、ルノーアルピーヌといったラリーで勝つために作られたクルマにも使用されたが、現在でも頑なにこの方式を守っているのはポルシェぐらいである。

RRのメリットは、駆動輪の近くにエンジンがあるため、パワーを伝えるメカニズムをコンパクトにすることができ、コスト減、軽量化できる上、車体を低くできるということ。

また、ミッドシップのように重いエンジンが駆動輪を路面に押しつけるためにグリップも高く、ハイパワーエンジンを積むクルマにも向いている。

フロントに装備するものが少ないためにボンネットを低くすることができるので、空気抵抗を小さくすることも可能だ。



◆RRレイアウトのチューニング

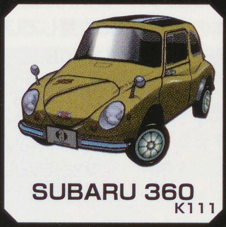
ではナゼ、ほとんどのメーカーが採用しないのかといえば、デメリットも少なくないからだ。まず重量物がリアに集中するために、前後の重量配分が理想的ではない。さらにフロントが軽いので、フロントタイヤの接地力が低く、コーナリング中はリアの遠心力が大きくなる。そのためにリアが外側に流れやすく、強いオーバーステアとなってしまうのである。

それでもポルシェが採用しているのは、高いブレーキング性能や駆動力に魅力があるということなのだろう(徐々にミッドシップに移行しつつある)。

デメリットを克服するには、まずはタイヤ、サスペンションなどからチューニングを。

ゲーム中の代表的なRR車

SUBARU



SUBARU 360
K111

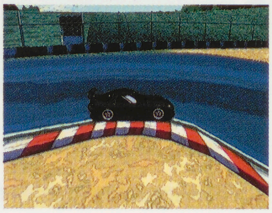
速いクルマの条件とは?

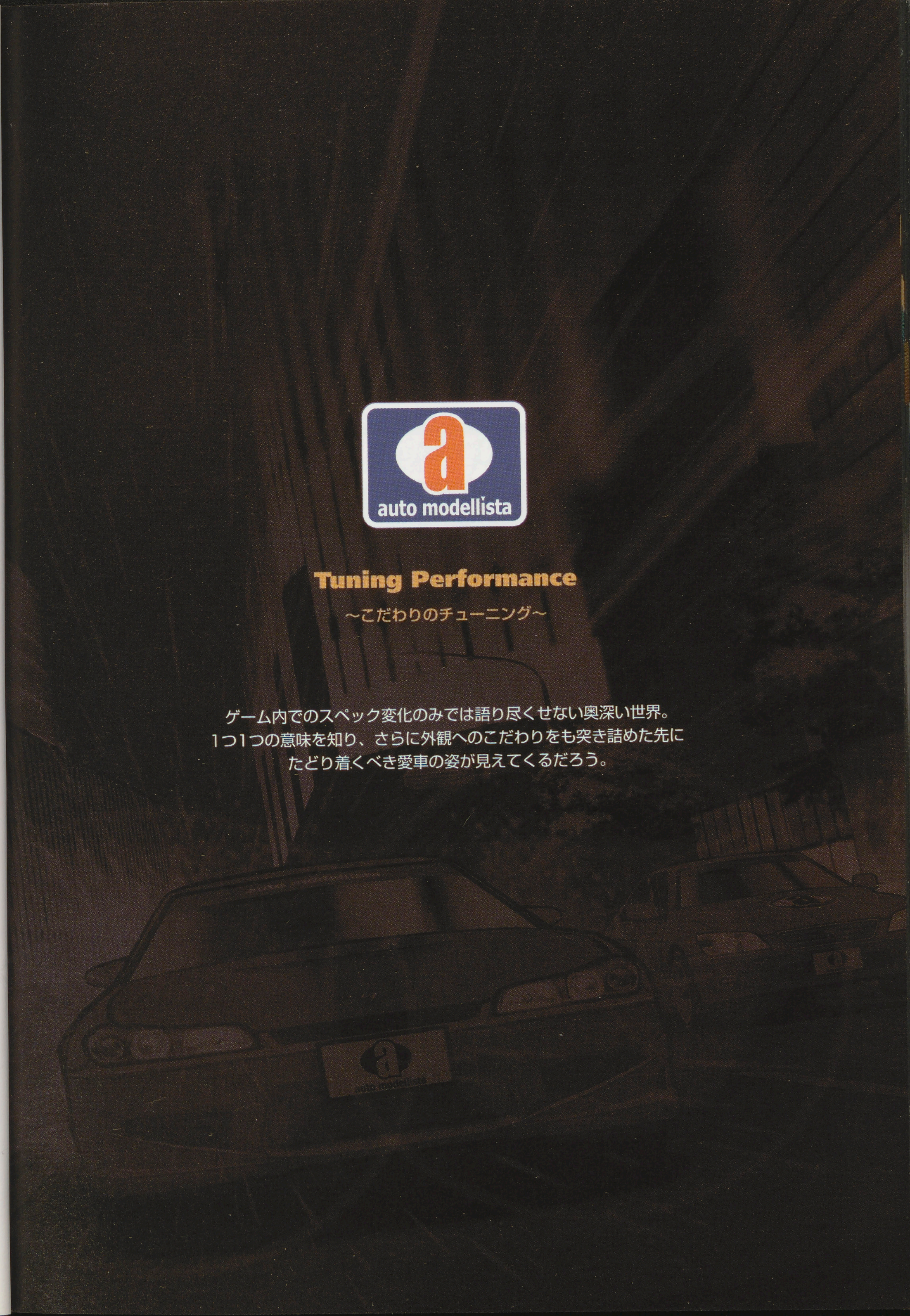
果たして、速いクルマとはどんなクルマのことだろう。モノスゴイ馬力のエンジンを積んだクルマ? それともコマのようにクルクル回るクルマ? もしくは超軽量のクルマか?

一概に「速い」といっても、どこを走るのかで異なってくるが、ここはアウトモデリスタの世界に合わせて、「レース」ということで考えてみよう。

基本的に考え方はゲームも実車も同じ。「決められたコースを、どれだけ短いタイムで走ることが出来るか」ということに尽きる。そのためにはバランスが必要だ。馬力だけをやたらと上げても、サスをとにかく固くしても、軽いだけでもダメだ。目的に合わせ、すべてにおいてバランスよくチューニングしていくことが必要になる。

つまり「乗りやすいクルマ」に仕上げるということだ。どんなにクルマがスペック上速くなっても、乗りにくくてはミスが多くなって、タイムを出すことはできないからだ。乗りやすければ、結果的に気持ちよく走れるクルマとなり、ドライビングも楽しくなるに違いない。





auto modellista

Tuning Performance

〜こだわりのチューニング〜

ゲーム内でのスペック変化のみでは語り尽くせない奥深い世界。
1つ1つの意味を知り、さらに外観へのこだわりをも突き詰めた先に
たどり着くべき愛車の姿が見えてくるだろう。

チューニング
Tuning

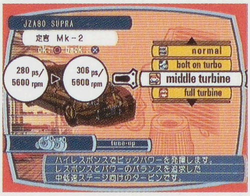
果たして、チューンにはどんな意味があるのか？実車を例に説明しよう

チューニングとは

アウトモデリスタでは速く走るためにチューニングするわけだが、チューニングとはある意味セッティングの範疇に入ると言っていい。

走るステージに合わせて、もっとも速く走れることができる状態にすることを目的に、パーツを交換するのである。意味もなく単純にパーツを取り付けることがチューニングではない。

では、それぞれのチューニングにどんな意味があるのか？実車をベースに説明しよう。



タイヤチューン

クルマを構成するあらゆるパーツの中で、唯一路面と接しているのがタイヤである。ある意味、タイヤが車の性能を左右するといってもいい。

F1に自転車のタイヤを履いても性能をフルに発揮できないし、逆にレース用のスリックタイヤをノーマル状態で履いても宝の持ち腐れ。やはりクルマの性能、チューンの度合いに合わせたタイヤをチョイスすることが重要なのだ。

まずはノーマル+スポーツラジアルからはじめ、物足りなくなったら次の段階へ進もう。

BRIDGESTONE

今やF1でもトップメーカーであり、国内においてもレース、ジムカーナ、ダートラで活躍中。

- **sports radial** POTENZA RE01
- **semi slick** POTENZA RE540S
- **slick** POTENZA

YOKOHAMA

ADVANブランドは、モータースポーツ界のみならず、走り屋の間でも根強い人気を誇る。

- **sports radial** ADVAN NEOVA
- **semi slick** ADVAN A408
- **slick** ADVAN SLICK A005

DUNLOP

空気入りゴムタイヤを実用化したダンロップ。2輪、4輪双方のレースで絶大な信頼を得る。

- **sports radial** FORMULA FM901
- **semi slick** FORMULA-R D01J
- **slick** FORMULA-R SLICK

FALKEN

オーツタイヤのブランド名。レースやダートトライアルなど、モータースポーツで活躍。

- **sports radial** AZENIS REAL SPORTS
- **semi slick** AZENIS RS-V04
- **slick** AZENIS

TOYO TIRE

専用タイヤ発想から生まれたスポーツ専用のトランピオは、モータースポーツ用も用意。

- **sports radial** TRAMPIO Vimode
- **semi slick** TRAMPIO R888
- **slick** TRAMPIO Racing Slick

GOODYEAR

長年F1にタイヤを供給していたグッドイヤー。NASCARなど米モータースポーツでも活躍。

- **sports radial** REVSPEC
- **semi slick** EAGLE GS-CS
- **slick** G-19 EAGLE

MICHELIN

四輪のみならず、二輪の世界でも活躍するフランスのタイヤメーカー。F1、WRCで活躍。

- **sports radial** Pilot Sport
- **semi slick** Pilot Wet
- **slick** Pilot Slick

ブレーキチューン

クルマの重要な3要素である「走る・曲がる・止まる」の、「止まる」ための一役を担うブレーキだが、止まるだけのパーツではない。コーナリング時にフロントに荷重を移動してタイヤのグリップを上げ、確実にコーナーを曲がっていくために不可欠な重要部品でもあるのだ。

チューニングというと、「走る」と「曲がる」にばかり注目がいってしまい、「止まる」をおろそかにしがちである。

しかし､加速性能を上げたら、それに見合った減速性能も確保しなくてはならない。どんなにスピードを出せるクルマを作っても、そのスピードを思うようにコントロールし、減速できなければ、タイムを短縮することなどできないからだ。

ただし、これもタイヤとの組み合わせが重要となる。正確に言えばブレーキは減速のアシストをするだけで、実際に止まるのは路面と接しているタイヤだからだ。つまり減速性能を上げるためには、ブレーキだけではなくグリップの高いタイヤも必要なのである。

ENDLESS

レースの世界で絶大な信頼を得るエンドレス。ブレーキを中心にサスやエアロなども提供する。

- **street** SUPER STREET SPORTS
- **sports** Type CC-X
- **racing** RACING PADS

Project μ

ブレーキパーツを中心にワールドワイドに展開するプロジェクトミュー。JGTCなどで活躍。

- **street** TYPE HC
- **sports** TYPE HC-TITAN Kai
- **racing** HC N1-Racing

WinmaX

レース・ラリー用ブレーキを製造するWINMAX。数多くのモータースポーツシーンで活躍。

- **street** N20
- **sports** Super-Zger
- **racing** quest CORE-H

サスペンションチューニング

サスペンションの役割は、「乗り心地をよくする」ことと「操縦性や安定性を高くする」こと。一般的に乗り心地を良くすると操縦性や安定性が悪くなり、操縦性や安定性を良くすると乗り心地が悪くなる。ノーマルは、この両方の妥協点でうまくバランスを取っている。だが速く走りたいのなら、乗り心地は犠牲にしなくてはならない。

サスペンションの構造は、基本的にバネとダンパーから成っている｡このサスが動くことで､衝撃を和らげ乗り心地を良くするわけだが、速く走りたいときはあまり動かないように硬いバネやダンパーに変える必要がある。これもただ硬くするだけでは、クルマが路面の凹凸を吸収できず跳ねてしまい、コントロールしにくくなってしまう。このバランスを見つけるのが難しいところだ。

実車では、さまざまなセッティングを試すことは容易でないが、ゲーム中なら不可能ではない。一度極端な方向に振ってから、徐々に好みの数値に合わせるという方法が良いだろう。

ÖHLINS

ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

スウェーデンのメーカー。ジムカーナの実績を元にストリートにも浸透。CARTでも活躍中。

- **soft** ノーマル形状ショートモデル
- **medium** ネジ式車高調整モデル
- **hard** 別タンク式ネジ式車高調整モデル

BILSTEIN

GASDRUCK STOSS DAMPFER

日本ではサスチューンベースとして定着。モータースポーツでの数々の実績で世界的に有名。

- **soft** BTS KIT
- **medium** BSS KIT
- **hard** BPS KIT

TEIN

国産ショックアブソーバー&スプリングメーカーとして、多車種、用途別に製品を提供する。

- **soft** Type-FLEX DAMPER
- **medium** Type-HE DAMPER
- **hard** Type-RS DAMPER

マフラーチューン



エンジンパワーを上げる手っ取り早い方法として一般的なマフラー交換。ただ、確かにノーマルエンジンに合わせたセッティングが施され、換えるだけでパワーアップするものもあるが､大きな性能向上は望めない。やはりエンジン本体などをチューンし、性能向上を果たしたときに交換するのが好ましい。

マフラーを交換することで、単純にパワーが上がると思っているかもしれないが、実際には曲がり方や太さなどによって、中低速域が力強くなったり、中低速がスカスカで高回転のみがパワーアップするなど、出力特性も違ってくるのだ。

HKS

チューニングパーツメーカーのパイオニアで総合メーカーのHKS。マフラーの種類も豊富。

- **street** LEGAL MUFFLER
- **semi racing** SUPER DRAGER typeII
- **racing** RACING MUFFLER

A'PEXi

メガホンマフラーのヒットにより、一躍チューニングパーツ総合ブランドに発展していった。

- **street** HYBRID MEGAPHONE
- **semi racing** N1 MUFFLER
- **racing** R-95 MUFFLER

TRUST

総合チューニングパーツメーカーのトラスト。信頼の品質と豊富なバリエーションを誇る。

- **street** MAXIMUM&EXTREME MUFFLER
- **semi racing** DYNAMIC DUAL POWER
- **racing** TR POWER EVOLUTION II

FUJITSUBO

マフラーの老舗。旧車、新車、レース用と、豊富なバリエーションは専門メーカーならでは。

- **street** LEGALIS R
- **semi racing** Super Ti
- **racing** Power Getter

Team 5ZIGEN

レース活動で得たノウハウを、主力の排気系だけではなく走りのすべての商品に活かしている。

- **street** Dynamite BORDER FIRE BALL
- **semi racing** BODER 304
- **racing** BODER RACING

RS★R

各種モータースポーツへの積極的な参戦を通じ、他にはないオリジナリティのある製品を提供。

- **street** EXMAG
- **semi racing** EXMAG GT
- **racing** EXMAG GT'

タービンチューン



エンジンは空気とガソリンで混合気を作り、それを爆発させることで力を得る。多く空気を吸うことができれば、それだけパワーが上がる。しかし、キャブやインジェクションが吸い込める空気の量以上に混合気を取り入れることは不可能。それ以上に吸わせたければ、ターボ化することが有効だ。エンジンの排気でタービンを回し、強制的に多くの空気を送り込むのだ。

ターボが付いてるのなら、より大きなタービンに交換する手がある。ただしエンジンの性能に対し大きすぎるタービンだと、エンジンが壊れてしまうこともある(ゲームでは壊れない)。

BLITZ

- **bolt on turbo** K1 TURBO
- **middlle turbine** K5-660R
- **full turbine** K6-900R

HKS

- **bolt on turbo** GT-SS
- **middlle turbine** GT-3037S
- **full turbine** T51R SPL

TRUST

- **bolt on turbo** TZ TURBINE
- **middlle turbine** T67
- **full turbine** T88H

A'PEXi

- **bolt on turbo** AX53B60
- **middlle turbine** AX75F82
- **full turbine** RX6 勇キット

コンピュータチューン

現在のクルマに、コンピュータ（COM）は欠かすことができない。「どこに使ってるの？」なんて人もいるかもしれないが、インジェクション（燃料噴射装置）やエンジンの点火時期などを、つねに最適な状態に保つことがその役目だ。エンジン回転数の上限変更やスピードリミッターの解除などもできる。とくにエンジンに送る燃料の量を制御する燃料噴射はパワーアップに直結するので、ターボ化したりマフラーを変えたりしたら、それに合わせてCOMのプログラムの設定を変更したい。

BLITZ

- ■ **level1** ACCESS (LEVEL1)
- ■ **level2** ACCESS (LEVEL2)
- ■ **level3** ACCESS (LEVEL3)

エンジン、排・吸気システム、メーター、電子パーツなどを提供する総合チューンメーカー

HKS

- ■ **level1** F-CON (LEVEL1)
- ■ **level2** F-CON (LEVEL2)
- ■ **level3** F-CON (LEVEL3)

A'PEXi

- ■ **level1** POWER FC (LEVEL1)
- ■ **level2** POWER FC (LEVEL2)
- ■ **level3** POWER FC (LEVEL3)

TRUST

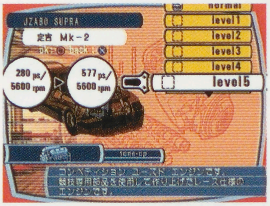
- ■ **level1** e-manage (LEVEL1)
- ■ **level2** e-manage (LEVEL2)
- ■ **level3** e-manage (LEVEL3)

エンジンチューン

チューニングというと、エンジンを真っ先に思い浮かべるかもしれないが、実はエンジンのチューンは一番最後でもいいくらいだ。ブレーキのところで述べたクルマの3要素を『走る・曲がる・止まる』というから、つい走りが先に来てしまうが、『止まる・曲がる・走る』という順番で良いのだ。

しかしエンジンといえば、クルマの心臓に当たる部分。速く走るクルマを作ることにおいて、エンジンチューニングは欠かすことのできない重要なファクターだ。何度も言うようだが、チューニングとはトータルバランスが大切なのである。

考え方としては、まずエンジン内部の各パーツをスムーズに動かすことからはじめる。



大量生産で機械が組み上げたエンジンを、一度バラして各部をオーバーホール。その後1000分の1までの精度にこだわってバランスを取りながらもう一度組み上げる。高回転時におけるエンジンの振動が減少し、エンジン回転の上昇や下降がスムーズになる。

また、エンジンヘッドまわりのバルブやポートなどをツルツルに研磨し摩擦抵抗を減らしたり、腰下のフライホイールの軽量化などを行ないエンジンの回転自体をスムーズにする。ここまでのチューンでも、かなりのパワーアップが望める。

さらなるポテンシャルアップを望むなら排気量のアップ、さらにこれ以上というなら、あとは高回転でのパワーを重視したレース専用のエンジンとなる。

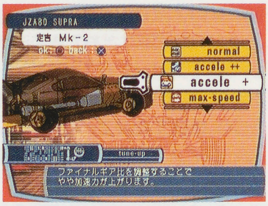
いずれにしても、車体とのバランスが取れていなければ、ただの走りにくいクルマとなってしまうので、目的を持ってしっかりしたチューニングプランを立てることが必要だ。

Level 1	バランス取りなどにより若干の出力アップを図る。
Level 2	ヘッド、カム、ポート研摩などにより出力UPを図る。
Level 3	ヘッド、腰下のチューニングで高回転域での出力UPを重視する。
Level 4	排気量UP（ロータリーはトリプルローター化）を図る。
Level 5	コンペティション・ユーズド・エンジン。競技専用部品を使用して仕上げる。

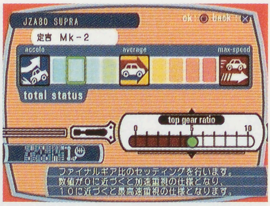
ファイナルギアチューニング

レースの世界では当たり前のセッティング項目だが、我々が一般道でクルマに乗っている限り、ギア比の変更などまずすることはない。

ギア比のセッティングとは、エンジンの出力特性に合わせて各ギアのつながり方をどうするかを決めること。つまりクルマの持つパワーやトルクを、必要とする場面で発揮できるように、エンジンの特性にあったギアを組み合わせるのである。同じ280馬力のエンジンでも、



たとえば最高速度が200キロまでしか出ないコースを走るのなら0～200キロの間で280psを使い切ればいいし、300キロを超えるコースならば300キロが出るように、という具合に走るステージに合わせて、最高速重視か、加速重視か設定するのだ。このギア比次第でタイムも大きく変わってくるので、速いクルマに仕上げたければ何度も走って、一番マッチしたギア比を見つけよう。

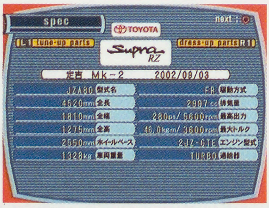


accele ++	ファイナルギア比を調整することで、加速力が上がる。
accele +	ファイナルギア比を調整することで、やや加速力が上がる。
max-speed	ファイナルギア比を調整することで、最高速が上がる。

軽量化チューニング

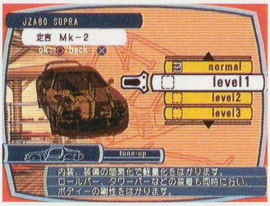
軽量化も効果が出やすく、有効なチューニング方法だ。

軽量化のメリットは、エンジンそのものをチューンせずともパワー・ウエイト・レシオの数値を向上させることができる点にある。パワー・ウエイト・レシオとは、車体重量を馬力で割った値で、この数値が小さいほど発進加速や、コーナーの脱出速度といった加速性能に優れていることになる。



つまり軽量化とは、まさに『数十馬力のパワーアップに匹敵する』くらい、直接速さに結びつくチューニング要素なのだ。

軽量化には、走りに必要のないエアコンやオーディオ、パワーステアリング、パワーウインドウなどの快適装備を外していく方法の他、パーツの材質をカーボンやチタンといった軽量素材に変えるという手もある。特にノーマルのマフラーなどは相当な重量を持っているので、チタンマフラーに変えるだけでも効果が期待できる。



Level 1	内装、装備の簡素化で軽量化。ロールバー、タワーバーなどの装着も同時に行い、ボディの剛性を図る。
Level 2	肉抜きなど各部加工で軽量化を図る。
Level 3	アクリルガラス、FRP or カーボン製軽量ドアに交換するなどして軽量化。

ドレスアップ
Dress up

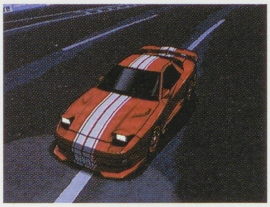
ドレスアップとなっているが、ここで扱うものは走りにも大きく影響する

「走り」も変えるドレスアップ　エアロパーツ

街中を走るだけであれば、エアロパーツなどまったく必要ないと言っていい。派手なフロントスポイラーも大きなウイングも、まさに見た目重視のドレスアップパーツでしかない。形状など気にすることなく、自分の気に入ったパーツを付けて楽しめばいい。

しかし、これが速さを競うためのレースとなれば、話は違う。100キロ以上の速度で走り続ける場合、空力も速さを左右する大きな要素となる。高速になればなるほど、空気は壁となってクルマの前に立ちはだかってくるからだ。

高速で走ると、空気の流れによってボディを上へと浮かせようとする力が発生する。そのため、クルマは非常に不安定な状態になっているわけだ。それを安定した状態に変えるためのパーツが、エアロパーツである。スポイラーやエアダムスカート

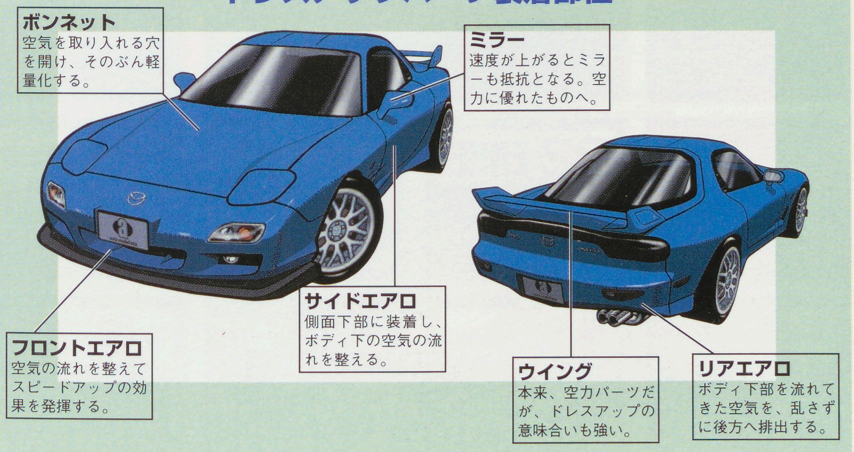


（ゲーム中ではサイドエアロ）、リアウイングなどによって、空気の流れを下向きの力（ダウンフォース）に変え、クルマを路面に押しつけ安定した状態にしてくれるのだ。

ただし、ダウンフォースを効かせすぎると、空気抵抗が大きくなるために最高速が伸びないという弊害も出てくる。そのため、ストレートの長いコースを走るときは、あえてダウンフォースを減らすセッティングにして安定性よりも最高速を優先するなど、コースの特徴によってダウンフォースを抑えたり増やしたりしてセッティングを決めるのだ。

とはいえ、どんなにストレートの長いコースでもコーナーは必ず存在する。いくら最高速を上げても、コーナーを速く走れなければ、タイムを縮めることなど不可能。最高速とコーナーの速さをどこで妥協するか、セッティング能力が問われるところだ。

ドレスアップパーツ装着部位



ドレスアップ

◆エアロパーツメーカー／ブランド一覧

Bbランド（GARAGE シロクマ）	FEEL'S（ホンダツインカム）	RSハマダ	ジェネシス
BOMEX	GARAGE VARY	SARD	シムスレーシング
BOZZ SPEED	gram LIGHTS（RAYS）	SS work's	スズキスポーツ
Border	HKS関西	STI	セシルスポーツ
C-ONE	KEN'S MODE	TBO	トミーカイラ
CROSS（テイクオフ）	M”Technic	TRD	トラスト
CUSCO	nismo	UNICO ZONE(オンテック)	マツダスピード
C-WEST	NRF	VARIS	マルガヒルズプロダクツ
Do-Luck	PHOENIX's POWER	VeilSide	圭オフィス
D-SPORT	RALLIART	カタヤマレーシング	無限
EAST BEAR SPORT	RE雨宮	クラフトスクエア	

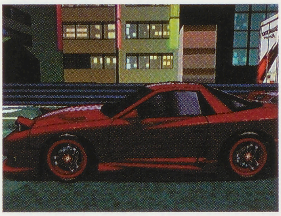
高性能タイヤを支える強靱な骨格　ホイール

ホイールも速さを極限まで追求するのなら決しておろそかにできないパーツだ。

ホイールに求められる機能といえばやはり軽さ。運動性能を高めるためには、軽いホイールは不可欠な要素だ。さらに高いグリップを誇るハイパフォーマンスタイヤを履きこなすために高い剛性も必要とされ、軽量と高剛性という矛盾した要求を満たさなければならないのである。ましてレース用のスリックタイヤを履くのであればなおさら剛性の高さは重要だ。そのためレースの世界では、軽い上にアルミよりも剛性の高いマグネシウムホイールが主流となっている。

またホイールを軽くすることは、バネ下重量の軽減につながるため、ハンドリングやブレーキ性能、路面にグリップする能力などが向上する。

もちろんドレスアップ効果も高いわけだが、機能美というのか、性能の高いホイールは実に美しいのである。



YOKOHAMA
様々なレースシーンで活躍、モータースポーツイメージが高い。

O·Z RACING
F1やWRCなど、モータースポーツの最高峰でも多く使われる。

Watanabe
老舗ホイールメーカー。代表作エイトスポークは絶大な人気を誇る。

SSR SPEED STAR RACING
アルミホイール製造の最先端を行く。サーキットでも活躍を見せる。

WORK
GT選手権でも多く履かれる。走り屋御用達のホイールメーカー。

RAYS
国内GT装着率No.1を誇るボルクレーシングなど幅広く扱う。

ENKEI
ホイール専門メーカーで、その品質はF1、WRCで証明済み。

TRD
トヨタのレース活動の要として開発を担当。市販パーツも豊富。

nismo
日産のレース活動をサポート。エンジンからパーツまで幅広く扱う。

MUGEN 無限 POWER
ホンダ車全般のチューニングパーツを提供。F1での優勝経験もある。

MAZDASPEED
海外でのレース活動が目立つ、マツダのレース／チューンブランド。

RALLIART
三菱のモータースポーツ拠点。WRC・パリダカなどで活躍。

STi
スバルのモータースポーツを担当。市販パーツも開発・販売する。

走りだけじゃない。見た目でも目立つ！

ステッカーデザイン工房

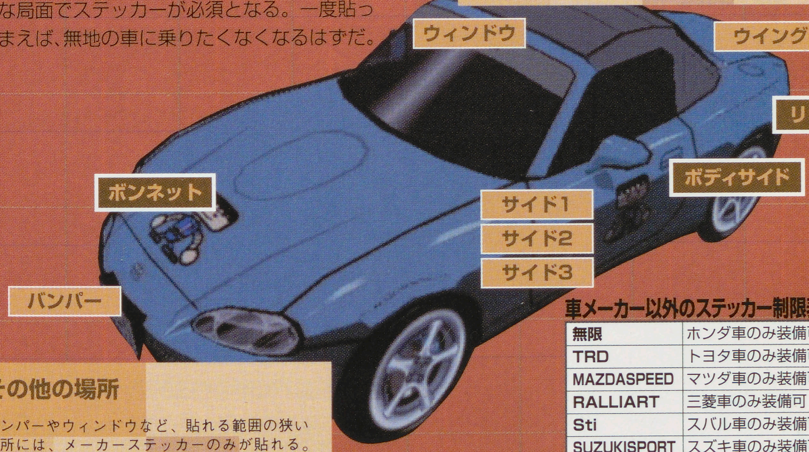
どんなに走りが巧くても、ヘボイ車じゃ誰も寄り付かない。目立つ車を作る技術も磨こう！

ステッカーはドレスアップに必須！

ステッカー制作の「paste」の項目で、ステッカーを貼ってみよう。ドレスアップされた愛車が、まぶしく見えることこのうえない。他にも、カラーリングのアクセントにしたり、友達と走り屋チームを作ったり、実在の愛車を再現したりと、様々な局面でステッカーが必須となる。一度貼ってしまえば、無地の車に乗りたくなくなるはずだ。

ボンネット・ボディサイド・リヤ

ここにはエディットモードで作成したもの、メーカーの大ステッカー、サンプルステッカーを貼ることができる。ボディの両サイドを合わせて計4ヶ所だが、貼れるステッカーは1種のみだ。



その他の場所

バンパーやウィンドウなど、貼れる範囲の狭い場所には、メーカーステッカーのみが貼れる。車によっては貼れないステッカーもあり、なんでも自由に貼れるわけではないので注意。

車メーカー以外のステッカー制限表

無限	ホンダ車のみ装備可
TRD	トヨタ車のみ装備可
MAZDASPEED	マツダ車のみ装備可
RALLIART	三菱車のみ装備可
Sti	スバル車のみ装備可
SUZUKISPORT	スズキ車のみ装備可
D-SPORT	ダイハツ車のみ装備可
nismo	日産車のみ装備可

※日産車はnismoステッカー以外貼ることができない。

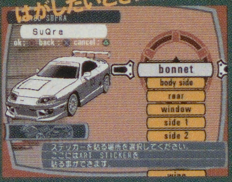
カメラモードで出来栄えを確認

ひと通りステッカーを貼ったら、いったんガレージに戻り、カメラモードで確認しよう。ガレージで△を押すとカメラモードになり、愛車の外観をじっくり見ることができる。もしステッカーが気に入らなかった場合は、pasteの項目で、はがしたい部分を選んで△を押すといい。やり直したいならall clearで無地の状態に戻せる。



↑ドレスアップした愛車。…でもボンネットにはいらないか？

はがしたいときは



↑はがしたい場所で△を押せば、ステッカーをはがせる。

欄外おまけコーナー　サンプルステッカーリスト

P.36からはサンプルステッカーリストを公開。ステッカーNo.順に、どのレースに勝てばもらえるのかが掲載されているので、どのステッカーを持っていないのか調べるのに便利！➡

世界でひとつのオリジナルステッカー

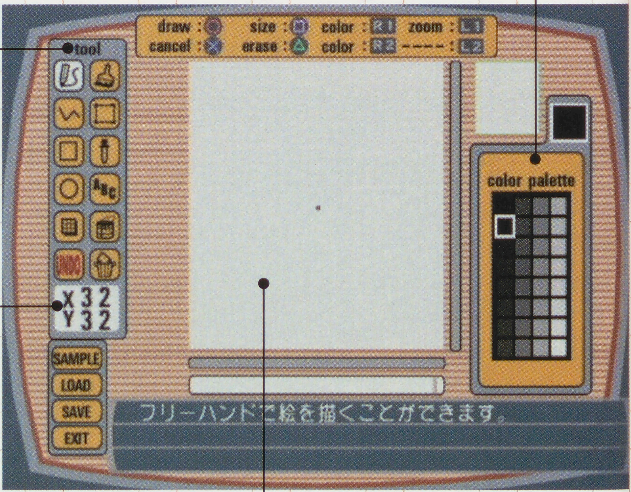
レースを制覇するごとにもらえるサンプルステッカーを貼り付けて楽しむのもいいが、自作のステッカーなら、愛車への思い入れも増すこと間違いなし。1から自分でデザインして世界でひとつのステッカーを作り、ライバルに差をつけるのだ！「edit」の項目からエディットモードへと移行し、ステッカーを制作することができる。ツールの使い方や作成のノウハウなどを覚え、いざステッカー作成という快楽の世界へ！



←誰にも真似できないような自分だけのステッカーを貼れば、君のマシンはライバル達の羨望の的だ。

ステッカーはドットで描く

ステッカーはペンなどの「ツール」を使って64×64ドットの「描画スペース」に「パレット」に設定した色で描いていく。まずはエディットの概要と、ドット絵で描く工程を覚えよう。



カラーパレット

パレットに一度に設定できるの31色まで。ステッカーはパレット内の色で構成され、これ以上の色数は使えない。いちばん左上の「透明色」は固定の色だ。

ツール

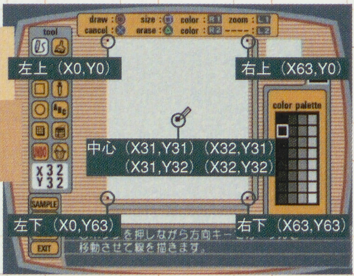
ペンや円を描くものなど、ステッカーの編集作業のメインとなる。P.37からそれぞれのツールを解説していく。

座標

ステッカーは64×64ドットのサイズで描く。そのため、左上を基点とし、各ドットには0～63までの数字が割り振られている。Xは横のライン、Yは縦のラインを示し、「X32、Y32」が大体の中心だ。

描画スペース

このスペースにツールを使って描いていく。ここに描かれたものがステッカーとなり、車体に貼り付けることが可能。



No.1 アウトモデリスタ1	No.2 アウトモデリスタ2	No.3 初心者マーク	No.4 高齢者マーク	No.5 コブラ
最初から	最初から	最初から	最初から	Lv3赤城

ツールを理解し自由に描こう

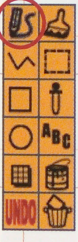
なにはともあれ、まずは12種類のツールの使い方を覚えよう。以降のツール解説を読みながら、できれば実際に使い方を試してみて欲しい。コントローラの使い方も特殊なものがあるので、手足のように使いこなし、快適にステッカーを作成できるようになろう。

コントローラの使用ボタン

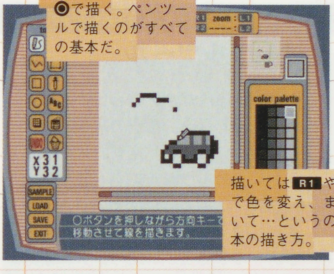
方向キー	…移動	描画中カーソルを動かすのに使用。
◎	…描画	ツールの決定や実際に「描く」のに使う。
⊗	…キャンセル	描画中、ツールの欄に戻る。
L1	…ズーム	押すたびに2倍、4倍、8倍と描画スペース内の表示を拡大。
R1 R2	…色の選択	カラーパレット内をR1は下へ、R2は上へと移動する。



▶ペンツール



最も多用する基本的なツール。大まかな外郭を描く、1ドット単位での修正や描画など、このツールなくしてステッカーの作成はありえない。描き方としては、ひとつずつ点を打って描いていくのが最もスタンダードな方法だ。◎を押しながら方向キーを動かして、大まかに下書きをしていくというのもいい。まずはこのツールで、小さな絵を描いてドット絵の練習をしてみよう。

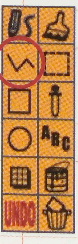


方向キーで移動して◎で描く。ペンツールで描くのがすべての基本だ。

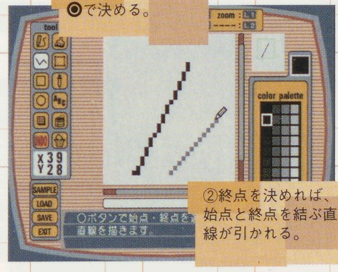
描いては R1 や R2 で色を変え、また描いて…というのが基本の描き方。



▶ラインツール



主に長い直線を引きたいときに使うと便利なツール。64×64ドットという限られたスペースでは、直線を描くにも多少のがたつきは見えてしまうが、自力で直線を表現するにはちょっとしたコツがいるので、初めのうちは使っていこう。特に斜線を引くときに重宝するが、実際の絵を描くときと同様、目や鼻の位置のバランスを測るためのガイドラインを引くために使ってもいい。



①始点となる場所を◎で決める。

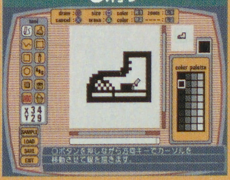
②終点を決めれば、始点と終点を結ぶ直線が引かれる。

ペン ライン 便利ボタン①

消しゴム機能は△で

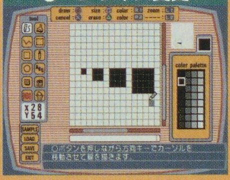
ペンツール、ラインツールを使う際、□や△を押すことで、特殊機能が使える。△はパレットの色ではなく「透明色を塗る」という効果で、これにより細かい修正や、描きながら消していくという作業がスムーズに行なえる。□はペンサイズの変更で、太い線を描くときなどに便利。用途によって使い分けよう。

△消す



⬆描くときと同じように使える。白ではなく「透明色」になる。

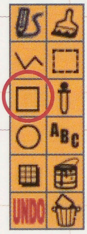
□ペンサイズ変更



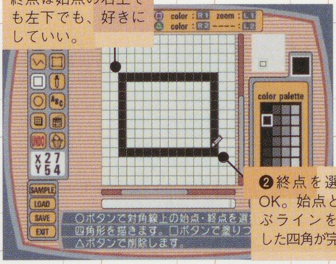
⬆押すごとに2ドット、3ドット、4ドット、そして1ドットと変更。

No.6 ライオン	No.7 バッファロー	No.8 ドクロ	No.9 セクシーギャル	No.10 軍章
Lv4六甲	Lv2赤城	Lv5新宿	Lv7全日本	Lv4新宿B

▶ボックスツール



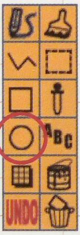
ラインツールのような使い方で、始点と終点を対角線とした四角形を描くことができる。正方形を描きたいときは、XとYの移動距離を同じにすればいい。直線ツールとは違い、「ペンサイズの変更」はできないので、線の太い四角を描きたいときは、自力で線を付け足すか、1ドットずらして四角をもうひとつ描くといいだろう。



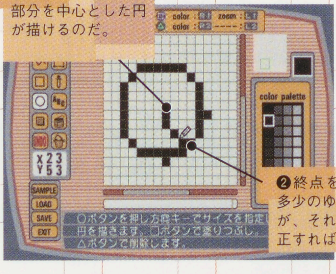
❶始点を選択する。終点は始点の右上でも左下でも、好きにしていい。

❷終点を選択すればOK。始点と終点を結ぶラインを対角線とした四角が完成する。

▶サークルツール



初めに選んだ点を中心とする円を描くことができる。正円のみ描くことが可能で、この円を利用すれば様々な曲線や楕円も描ける。始点と終点を結ぶ線が半径になるので、その線を斜線にすれば様々なサイズの円が作成できるというのを覚えておこう。大まかな外郭を作るのにも便利で、これで円を描いたあとにざっと下書きをし、イラストを仕上げていくといい。

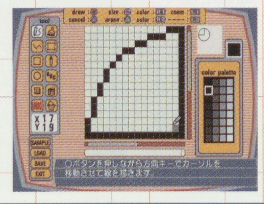


❶始点を選択。この部分を中心とした円が描けるのだ。

❷終点を決めよう。多少のゆがみはあるが、それはあとで修正すればいい。

ワンポイント キレイな曲線の描き方

キレイな円はツールで大まかに描き、その後ペンツールで修正して仕上げることで描くことができる。キレイな円の考え方を右に説明するので、P.39で紹介する「範囲指定ツール」を使うなどして描いていこう。



⬅1/4の扇形を仕上げてみよう。後の工程はP.42へ。



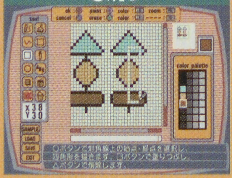
図のように、規則的にドットを並べることで、キレイな曲線ができあがる。

ボックス サークル 便利ボタン❷

■◎で塗りつぶし設定が可能

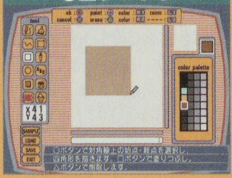
ボックス・サークルツールにも△や◎ボタンを使用した特殊機能がある。まず、◎を押すことで、塗りつぶしの四角や円を描くことができる。そして終点を選ぶときに△を押すと、本来は色になる部分を透明色にする、つまり消すことが可能。以上を応用し、△と◎との併用で、大幅に修正することもできるのだ。

△消す



⬆終点を選ぶ前に押せば消すことができる。◎との併用が便利。

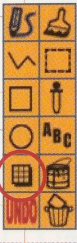
◎塗りつぶし



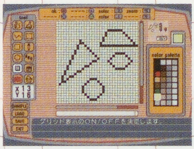
⬆始点を選んでから、線描か塗りつぶしかを切り替えられる。

No.11 龍	No.12 東洋竜紋章	No.13 ユニオンジャック	No.14 アメリカ国旗	No.15 禁止マーク
Lv3阪神	Lv6峠	Lv1阪神	Lv4新宿A	Lv1六甲

▶グリッド

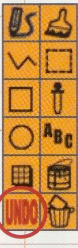


描画スペースにガイドラインを表示、または非表示の切り替えができる。拡大したとき、どれくらいのドット数があるのか見た目にわかりやすいので便利だ。

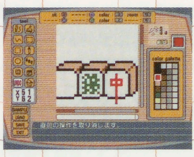


⬅規則正しくドットを打ち込むときなど、指標となるので便利だ。

▶アンドゥ（取り消し）

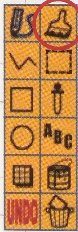


行動のひとつを取り消す。間違えて何かしてしまったときにこのツールを選択するといいだろう。ただし、直前の行動しか取り消せないので注意しよう。

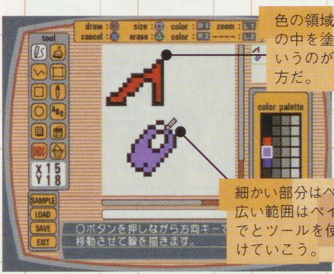


⬅間違えたと思った瞬間に使おう。

▶ペイントツール



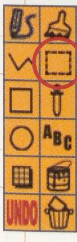
1色の領域を塗りつぶすことができる。ペンツールやボックス、サークルツールで領域を描き、その中を塗りつぶすというのが基本的な使い方だ。広範囲にわたって色を変えたいときに使おう。一方、細い斜線や曲線など、ドットが面で繋がっていないものを塗りつぶすことはできないので、それらはペンを使って塗ったほうがいい。



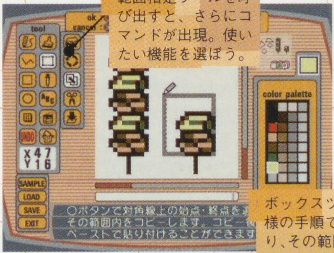
色の領域を決め、その中を塗りつぶすというのが基本の使い方だ。

細かい部分はペンで、広い範囲はペイントでとツールを使い分けていこう。

▶範囲指定ツール



ボックスツールのような範囲指定を呼び出し、四角で囲まれた部分を編集するツール。反転、回転、コピー、カット、貼りつけといった、5つの機能が含まれている。対称な図形を描いたり、大幅な間違いの修正など、使いこなせば快適にステッカーを作成できる、優れもののツールだ。それぞれの機能を、まずは効果を確かめながら使ってみよう。



範囲指定ツールを呼び出すと、さらにコマンドが出現。使いたい機能を選ぼう。

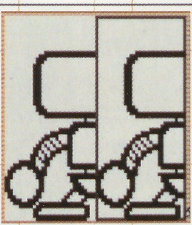
ボックスツールと同様の手順で範囲を作り、その範囲を編集。外枠も範囲に含まれる。

ワンポイント
反転と回転で対称な図形を描く

部分的に回転や反転させるこれらのツールは、対称な図形を描くときに使う。P.40の「コピペ」も必要な技術。

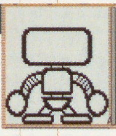
反転 選択範囲内を横方向、縦方向に反転できる。

回転 選択範囲内を90度ごとに回転させることができる。



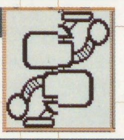
⬆対称的なイラストを描いてみよう。この右半分を選択して…。

反転



⬅横方向に反転すれば完璧なシンメトリー図の完成だ。

回転



⬅180度回転。上下も対象なら成功だが。

No.16 花	No.17 イナズマナックル	No.18 羽根	No.19 ギター	No.20 ラリー用ゼッケン
Lv1鈴鹿	Lv5新宿	Lv3六甲	Lv2新宿A	Lv4赤城

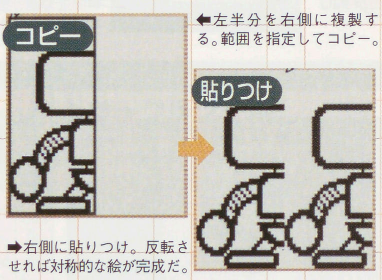
ワンポイント

コピペとカトペの活用法

「コピペ」とはコピー＆ペーストの略で、図を複製したいときに使われる。対称的な図形を描くときは、画像をコピペして、反転させるというのが常套手段だ。「カトペ」はカット＆ペーストの略で、図形を移動させるときに使う。使わなくてもイラストは描けるが、使えばもっと合理的に描くことができるので、覚えておいたほうがいいだろう

コピー	選択した範囲をコピーし、あとで貼りつけできるようになる。
カット	選択した範囲をコピーし、なおかつ選んだ部分を消す。
貼りつけ	左上を基点とし、コピーやカットした画像を配置することができる。

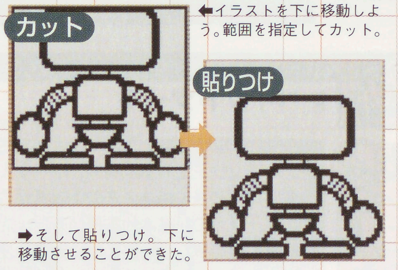
イラスト複製コピー＆ペースト



←左半分を右側に複製する。範囲を指定してコピー。

→右側に貼りつけ。反転させれば対称的な絵が完成だ。

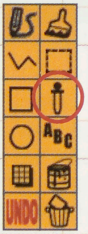
イラスト複製カット＆ペースト



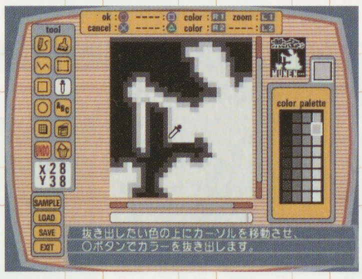
←イラストを下に移動しよう。範囲を指定してカット。

→そして貼りつけ。下に移動させることができた。

▶スポイトツール

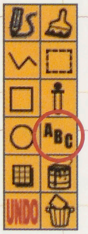


描画スペースにある色が、パレットのどの色なのかを調べるときに使う。色数が少ないときは必要ないが、サンプルステッカーを改造するときには、グラデーションの入れ方を参考にするために、どの部分にどんな色があるのかを調べてみよう。P.50からのステッカーカタログを見てドットを打つときも、パレット内の移動を短縮できるので便利なツールだ。

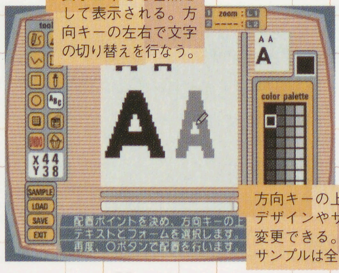


←微妙な色の差を調べるときに使おう。

▶テキストツール



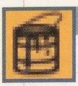
決められたデザインの英字を入力することができる。アルファベットの大文字、小文字、数字、記号が入力でき、方向キーの左右で選んで使おう。入力する座標の中心を基点として文字が表示されるので、対称的なロゴマークを作るときなどには便利。英単語を入力の際は、文字サイズを知り、等間隔に配置していくと入力しやすい。



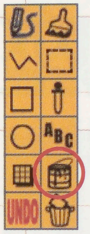
文字は中心を基点として表示される。方向キーの左右で文字の切り替えを行なう。

方向キーの上下ではデザインやサイズを変更できる。文字のサンプルは全4種類。

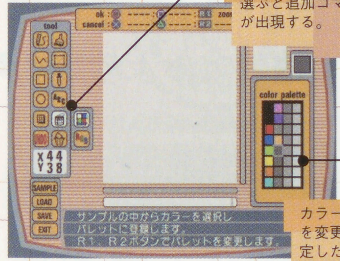
No.21 レーシングスピリット	No.22 青丸	No.23 ハートに矢	No.24 燃える流星	No.25 月桂樹紋章
Lv6峠	Lv5新宿	Lv2新宿B	Lv3新宿A	Lv7全日本



▶カラーツール



カラーパレットに色を設定するためのツール。現在パレットから選択されている色を変更するので、R1やR2で変更する場所を切り替えよう。あらかじめ用意されたサンプルカラーから選ぶ方法と、自分で色を決める方法がある。初めはサンプルカラーを元に設定したほうがいいだろう。



範囲指定ツール同様、選ぶと追加コマンドが出現する。

カラーパレットの色を変更するので、設定したい場所を選んでから色を変えよう。

ワンポイント
サンプルカラーを参考に

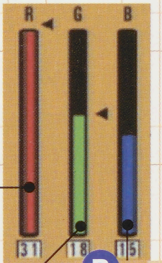
最初から自分で色を設定しようと思っても、「RGB方式」で色を設定するのはちょっと戸惑う。サンプルカラーを選んで、その色を少しずつ変えていくようにしていくと、比較的分かりやすいだろう。下に基本的な色変更の考え方をまとめておくので、参考にして欲しい。

サンプルカラー

デフォルトで96色が設定されている。色を選べばパレットに設定される。

RGB

RGB方式の32段階で色を変更できる。赤、緑、青の3色で表現され、数字によって色を変えられる。



R 赤
赤、ピンク、茶色などに必要な色。

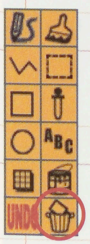
G 緑
緑、黄色、水色などに必要な色。

B 青
青、紫など、寒色系に必要な色。

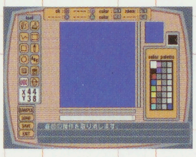
赤くしたい	Rの数値を上げる
黄色くしたい	GとRの数値を上げる
青くしたい	Bの数値を上げる
明るくしたい	全体的に数値を上げる
暗くしたい	全体的に数値を下げる



▶クリアツール



描画スペースの全面を消すツール。全面がカラーパレットのいちばん右下の色になる。失敗したので1からやり直したいときなどに使うといい。



⬅消した後に透明色で塗りつぶせば、「何もない」状況を作り出せる。

エディット中はこまめにセーブしよう

ツールの下にはデータの管理に使われるコマンドがまとめられている。エディット中、取り返しのつかない間違いをしないように、セーブはこまめに行なったほうがいい。ステッカーのデータは20個まで作成できるので、気軽に保存しておこう。また、「EXIT」を選択するとエディットモードが終了する。描画中のものはすべて消えてしまうので、注意が必要だ。

SAMPLE	サンプルステッカーをロードする。改造したり、グラデーションの付け方などのお手本にしよう。
LOAD	保存してあるものを描画スペースに読み込む。友達からもらったデータなどはロードできない。
SAVE	現在描画スペースにあるものを保存する。20個まで保存しておくことが可能だ。
EXIT	エディットモードの終了。描画スペースのものは消えてしまうので、セーブしてから選ぼう。

No.26 イーグル	No.27 グリフォン紋章	No.28 三日月	No.29 炎	No.30 死神
Lv7全日本	Lv6峠	Lv3新宿B	Lv2鈴鹿	Lv4阪神

ステッカーデザイン工房

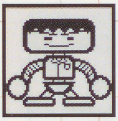
デザイン工房

実際にやってみなくちゃ始まらない！

ステップアップ式

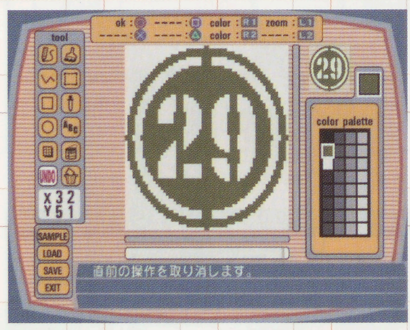
ステッカー作成講座

ツールの使い方がわかったら、何か作品を作ってみよう。とにかく作り慣れることが重要だ。



初級編

シンプルな図形で、まずは描いてみよう



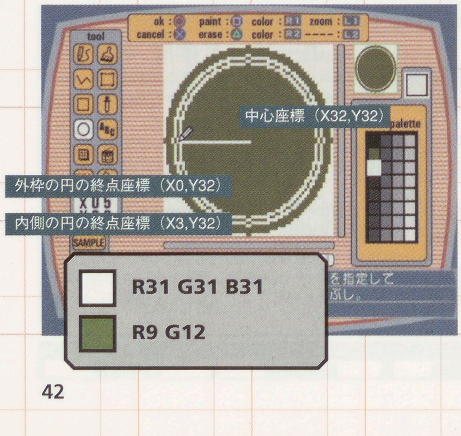
ツールの機能で描く簡単な図形だけでも、シンプルでかっこいいステッカーは作れてしまう。まずはマルと数字だけのシンプルなデザインステッカーを作ってみよう。また、それをデコレーションするということも考え、文字だけのロゴマークや、少し複雑な図形のステッカーも作ってみよう。

←**お題**

丸と数字のオリジナルステッカー

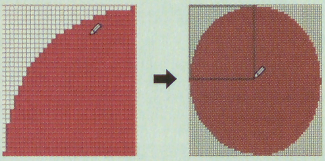
1 サークルツールで丸を描く

まずはサークルツールを使って丸を描こう。中心点を設定し、大枠を作ってから中を塗りつぶす。そして中に白い丸を、3ドットぶんの太さで作っていこう。全ての丸は、同じ中心点から作る。



ちょっと STEP UP **綺麗な円を描こう**

ツールを使っただけでは美しい対称的な円は描けない。ツールを使い、それを修正してはじめて美しい図形が描けるのだ。P.038を参考に、規則的な曲線の扇形を描き、それを下にコピペして回転させ、半円を作る。あとはそれをまた右側にコピペして反転させよう。

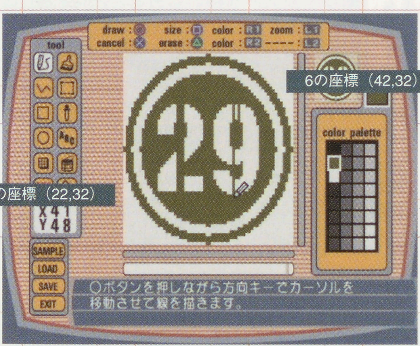


↑2倍ズームにして円の1/4だけを表示。この画面で修正をする。

↑この扇型を下にコピペして回転。美しい対称的な図形が描ける。

2 テキストツールで数字を配置

細めのスタイルの文字で、数字を配置する。高さをそろえ、左右対称になるような場所に置くといい。そして数字の中心から3ドットぶんのラインをタテに塗りつぶそう。



6の座標（42,32）

9の座標（22,32）

ちょっと STEP UP 3ケタ数字を入れてみよう

3ケタの数字をバランスよく配置するため、既存の文字をちょっと細くしてみよう。まずは大きくて細長いほうの文字を配置して、その文字の左右を多少削るだけ。既存のものを利用するのも重要なテクニックなのだ。



中心の座標：X32,Y32

⬅細長い形の数字を中心に置き、赤い部分に地色を塗っていこう。左右の数字も同様にやってみよう。



左の数字（15,32）
右の数字（48,32）

完成

もっと STEP UP アイディアを盛り込んでデコレーション

②までの工程で初級編は終わりだが、もう1歩進んだテクニックも紹介しておく。最も重要なのが、色と色の境界に「中間色」を入れて滑らかに見せるという方法だ。これは中級編、上級編にも必要になるテクニック。少しずつ飾り付けをして、どんどん技術を身に付けていこう！

中間色を入れて滑らかに見せる

まずは色の中間色を用意する。白と緑の中間色なので、薄緑もしくは黄緑に近いものを作成し、これをがたつきの見える場所にどんどん塗っていくのだ。中間色の段階を増やせば、もっと滑らかに見える。全体像を見ながら少しずつ調整しよう。



R19 G23 B7

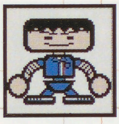
数字に白ふちを付ける



⬅デザインを変え、ぼかしも入れ、さらにはカスレ処理も入れてみた。

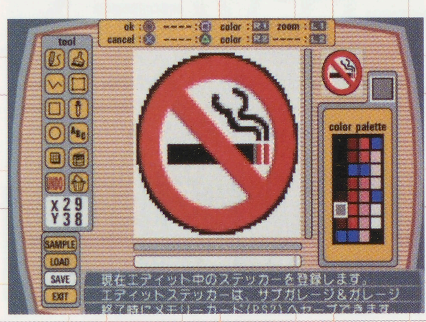


完成



中級編

サンプルを改造してステッカーを作ろう



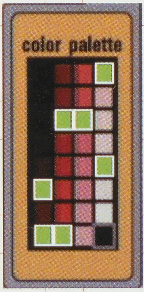
何もない状態からデザインを生み出すのはちょっと難しい。まずはサンプルステッカーに手を加えて、何かイラストを描いてみることにしよう。高品質のサンプルステッカーと質感を近づけるよう、グラデーションの付け方などの技術を盗み、質の高いドット絵を真似ていくのだ。ここではサンプルステッカーNo.15に少々手を加えてみることにする。

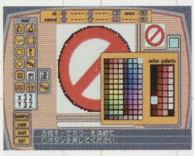
お題
禁煙マーク

1 パレットの色を変更

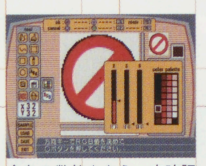
サンプルステッカーはカラーパレットの31色をほとんど使っている。これでは他の色を設定できないので、まずは「あまり使っていない色」を探し、パレットに空きを作ろう。以下の方法で、色の塗り替えをするのだ。

この7色を確保！

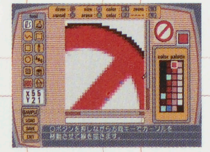




↑まずはパレットの色を変更。描画スペースのどこに使われているかが分かる。



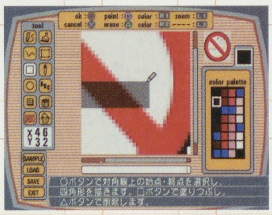
↑色の数値をもう一度確認してから色を変える。変更部分に近い色を塗っていこう。



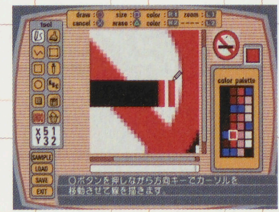
↑同様の手順で全色を調べる。分からなくならないよう、1色ずつ変更していく。

2 完成形を見て下書きをする

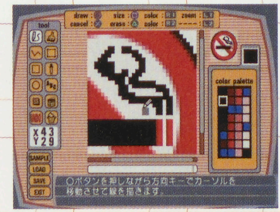
色を変更したところで、まずは簡単に下書きをしよう。タバコはボックスツールで描いてもいいし、そのままペンツールでもいい。火種の部分もタバコのサイズに合わせて描いていこう。煙の部分は◎を押しながら方向キーを動かし、正確に描く必要はないのでガイドラインを作っていこう。



↑四角ツールで描いても、あとで色を塗って修正すればいいので問題はない。



↑火種を描いて煙の出る場所を決める。ペンサイズを変えて煙を描いていこう。



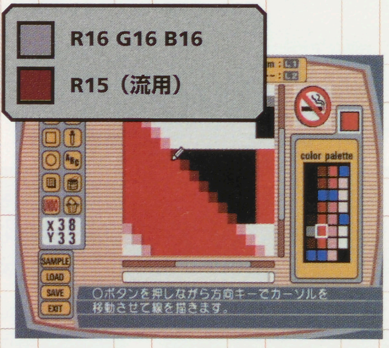
↑この時点で完成させる必要はない。次の工程で修正を加えていくのだ。

3 形を整え色をなじませる

先ほどおおざっぱに描いたものを、主に煙の部分を集中的に修正しよう。白と黒の中間色を作り、がたつきのあるところに塗っていけば、なめらかな曲線になる。中心の部分も修正して、赤と黒の中間色を流用し、なじませていこう。



⬆修正を加えつつ、曲線を滑らかに見せるために中間色を入れる。



⬆中心部分も色をなじませる。これならがたつきも目立たない。

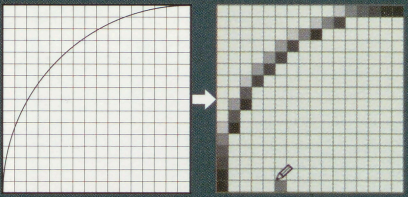
もっと STEP UP サンプルのような細かいグラデーションを入れる

要領を覚えたら、今度は中間色を入れるだけでなく、サンプルのようにもっと細かく色を入れ、がたつきがほとんど見えないように描いてみよう。まずはカラーパレットにグラデーションの色を設定する。サンプルの色使いを見て、少しずつ追加する色を作っていくのだ。煙部分が終わったら、外枠の黒ふちもやってみよう。

R6 G6 B6	R20 G20 B20
R10 G10 B10	R23 G23 B23
R13 G13 B13	R27 G27 B27

曲線を表現する際の考え方

方眼紙（グリッド）に円を描いてみよう。方眼のマス中を線がどの様に通過しているか、その割合で色を決めると分かりやすい。かする程度なら白に近い色､大幅に入っているが空いているなら濃い灰色…。一度試してみるといい。



ちょっと STEP UP 他のサンプルもイジり倒せ！

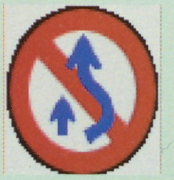
レースに勝つごとに入手できるサンプルステッカーは、他にもイジり甲斐のあるものがたくさんある。色を変えてみたり、文字を入れてみたり、さらに変化させてみたり…。パロディ要素の強いデザインで、インパクト勝負のステッカーを作ってみよう。自作でなくても周囲の目を引くはずだ！



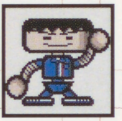
⬆RとBの数値を入れ替えただけで、オリジナルっぽくなる。



⬆サンプルに文字を入れて、チームエンブレムにするのも。



⬆中級編の応用。これで全レース1位は間違いナシだ。



上級編

フリーハンドで絵を描き完全オリジナルを作ろう

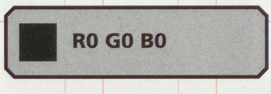
ドット絵にしろ普通の絵にしろ、とにかく描かないことには何も始まらない。上手い下手に関わらず、とにかく1からステッカーを作ってみよう。手順を追って紹介するので、一例として参考にしてみて欲しい。細い線や滑らかに見せる技術などを身に付けていこう。

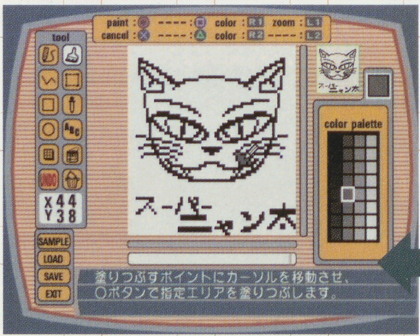


←**お題**
オリジナルイラスト

1 円で大きさを決めて下書き

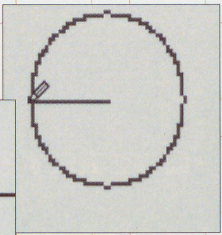
まずは大体のサイズを決める。円で顔の位置と大きさを決め、イラストの部分と文字の部分を分け、それぞれに線を入れていこう。全体をおおまかに描き終えたら、あとは細かい部分を整理していく。例のように左右対称なイラストを描けば、左半分を集中的に手直しし、その後でコピペしていくだけでいい。

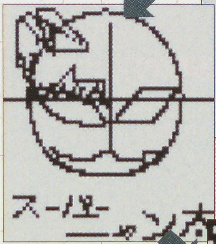




⬆アクセントとして舌を描いてみる。いちおうバランスを考慮して、下向きに入れることにした。

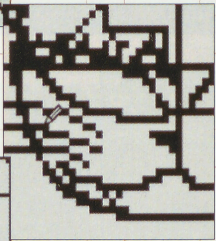
➡円で顔の大きさを決める。横の中心はX座標31に決定。





⬅文字や目の位置、耳の位置などを入れて全体的なバランスを取る。

➡輪郭を修正。口のラインやヒゲなど、下から仕上げていく。



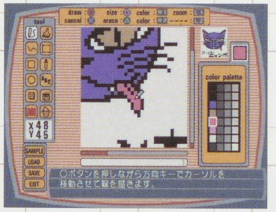


⬅目を修正。左が仕上がったら反対側にコピペして全体を見る。

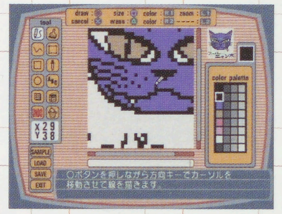
2 修正を繰り返し、色を塗る

修正し、バランスを取り、どんな絵がいいのかをイメージしていこう。線がすべて出来上がったら、ペイントツールでベースとなる色を塗る。顔の色や目の色などを決め、それぞれに塗っていこう。絵に入れる要素をいろいろ試し、失敗しては消し…。とにかくバランスが重要だ。

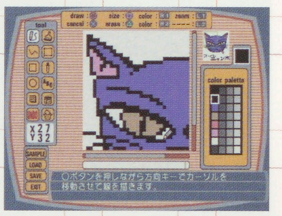
R16 G9 B25	R31 G18 B25
R24 G20 B13	R31 G31 B31
R31 G13 B17	



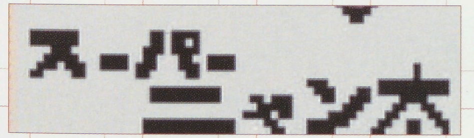
⬆舌をベロっと。やっぱり変か？　でも舌は出したいのでこのままいく。



⬆毛穴を描いてみる。ネコってこんな感じだよねぇ？



⬆アイライン、耳のあたりを整理する。色を塗ったらそれっぽく見える？



文字も仕上げていこう

文字を肉付けして、ゴシック体を基本としたポップな書体に。字を正しく再現するよりは、「それっぽく見える」ことを主眼に置こう。

3 ちょっとだけデコレーション

個人的な好みで、少しデコレーションしてみよう。輪郭の線を太くして、ポップな感じを出しつつ、かわいいイラストに仕上げていく。もちろん、修正を加えるたびに、顔半分をコピペして全体に反映させていくのだ。

R25 G12 B17	R21 G21 B21
R12 G7 B19	R19 G15 B10
R21 G9 B9	R29 G24 B15



⬆舌や顔、耳の中など、少しずつ影を入れていく。これで少しは立体的に見えるだろう。



⬆眼球を立体的に見せるために、白目の部分や瞳孔などを描いていこう。ちなみに、毛穴はかわいくないので消した。

もっと STEP UP ドット単位の細かい作りこみ

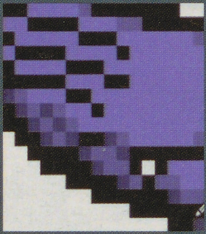
中級編のStep upでも紹介したように、全ての色に対して細かいグラデーションを入れて、線を滑らかに見せよう。ぼやけているだけに見えるかもしれないが、P.49の完成品を見れば分かるように、貼ったときに美しく見えるよう表現されている。影の色も段階を増やし、細かく作りこんでいくのだ。また、どんな車にでも貼れるように、全体のバックに白ふちを入れていく。外枠の黒と白の中間色も入れ、さらには車体の色と白のグラデーションも入れていってみよう。あらゆる要素に気を配り、職人級のこだわりを見せるのだ！



あらゆる線を滑らかに見せる

黒～紫のグラデーション

- R12 G7 B19（流用）
- R6 G3 B9



⬅円の作成（P.45）で培った知識で描いていこう。



⬅ヒゲは細く見えてもいい。黒ではなく紫を線にする。



⬅アイラインを滑らかにし、眉毛の細い場所も色を紫に。



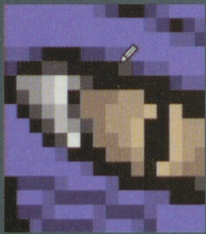
⬅耳とアタマの部分。ここでも黒以外を主線にしていく。

黒～白のグラデーション

- R8 G8 B8
- R25 G25 B25



⬅ヒゲの外側や輪郭も内部と同様にグラデを入れる。



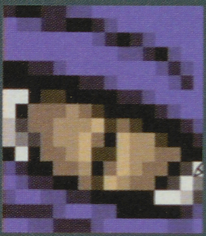
⬅アイラインを修正し、眼球をもっと立体的に仕上げる。

その他のグラデーション

- R15 G6 B8
- R9 G0 B4
- R8 G8 B2

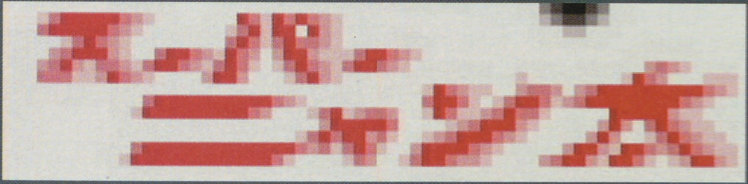


⬆耳と舌の仕上げ。どちらも同じ暗色が使える。



⬆目の内部も滑らかにしていく。黄色系の暗色を入れよう。

文字の形にもこだわる



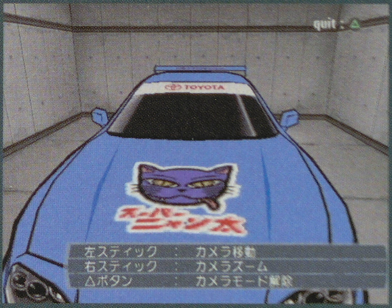
- R31 G0 B0
- R31 G13 B13
- R31 G19 B19
- R31 G25 B25

ごく普通の文字でもドット絵では意外に表現しづらい。それでも手を加えることによって、よりかっこよく見せることができるのだ。ここでは文字にスピード感を出すために斜体をかけて、風になびいてるようなエフェクトを演出してみる。位置が微妙にずれていたので、上に移動させ、舌にもからまないよう、白ふちも入れて仕上げた。

ステッカーと車の色をなじませる

どんな車にも貼れるよう白ふちを入れたら、あとは自分の車の色を設定し、白ふちと車の色の境界にもグラデーションを入れていく。貼ったときの見え方を考えると、上下左右に1ドットぶん透明色を入れたほうが綺麗に見える。サンプルデザインのラインにあわせたステッカーも作成可能だが、角度によって見え方が異なるので、ステッカーを楽しむには無地で単色の車体が好ましい。あらゆる部分に考えうる限りの手を施してこそ、見る者を魅了するドット絵が生まれるのだ。

- R11 G17 B31
- R18 G24 B31



⬆こちらが完成品。車の色を変えるなら、ステッカーの背景もやりなおしだが、それぐらいは当然の配慮だ。

デザイン工房

本書独自のデザイン(？)ステッカーがキミのものに！

デジキューブ発

デザインステッカーカタログ

エディットの入力に慣れるため、ステッカーが欲しい読者のために、独自でデザインしたステッカーをご用意！

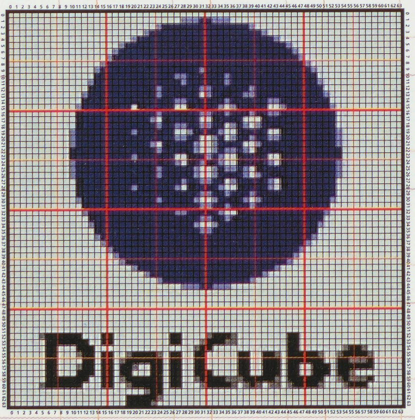
作例を見ながら簡単にステッカー作成！

1からデザインするのはちょっと難しいが、見ながら打ち込むなら簡単にできる。そこで、本書では独自に制作したステッカーと、その色や座標を用意した。これを見ながらエディットモードで入力していけば、サンプルステッカーに加えて、さらにステッカーが入手できる！　今すぐドットを打ち込もう！



←ステッカー作成中はこまめにセーブ。少しずつ完成させていこう。

カタログの見かた＆使いかた



- R0 G0 B15
- R0 G0 B0
- R18 G17 B31
- R15 G15 B15
- R31 G31 B31

ドット絵スペース
8ドット単位で赤線で区切ってある。ガイドラインとして役立つはずだ。

カラー見本
このステッカーに使われている色を表示。まずはこれを設定して描いていこう。

オススメ入力方法

①色を設定
カラー見本に従ってパレットに色を設定。完成後に自分の好みで改良してもいい。

②16ドットずつ入力
太い罫線で囲まれた16ドットの範囲ずつ入力が楽。L1を2回押したズームサイズで見る。

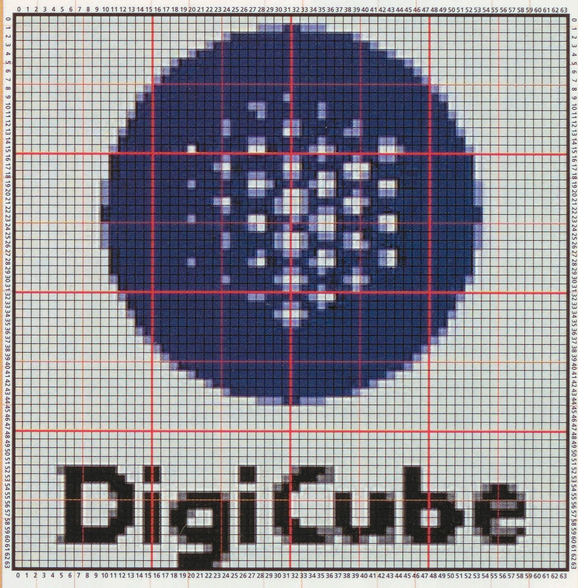
③時計回りに端から
左上から16ドットずつ入力。掲載された数字が見える外枠から入力したほうがズレなくていい。

No. 1

デジキューブロゴ

基本的には簡単な円とアルファベットのみのステッカー。色数も青・白・黒に加えて、それぞれの中間色1色で計5色というまさに初心者にはうってつけのデザインだ。最初に円とアルファベットを描き、全体像をつかんでから内部に白丸を入れていくといい。最後に中間色を入れて仕上げていこう。まずは初級編のおさらいといったところだ。

- R0 G0 B15
- R0 G0 B0
- R18 G17 B31
- R15 G15 B15
- R31 G31 B31

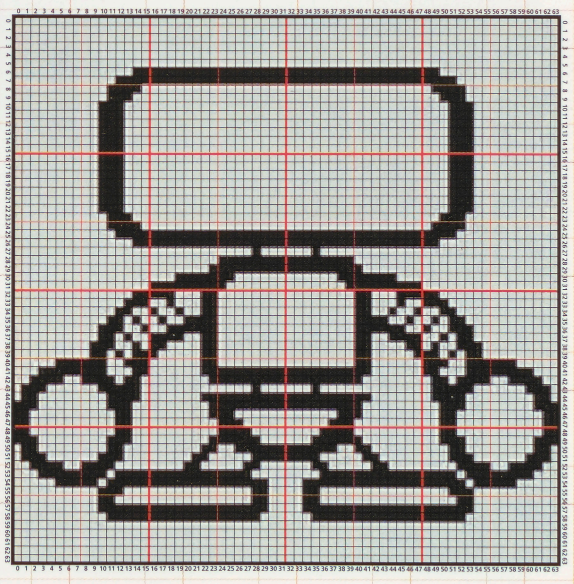


No. 2

ロボ

初級編や中級編のロゴとして使われたイラストの原型。この形を描いてしまえば、あとは好みに合わせて色を塗るだけだ。顔の中に描く絵によって、男の子でも女の子でも、侍も軍人も妖怪も、犬や猫やカエルだってデザインできてしまう、完成された形である。これはあえて中間色は入れていないが、好みのデザインに変えてから中間色を入れていこう。

- R0 G0 B0



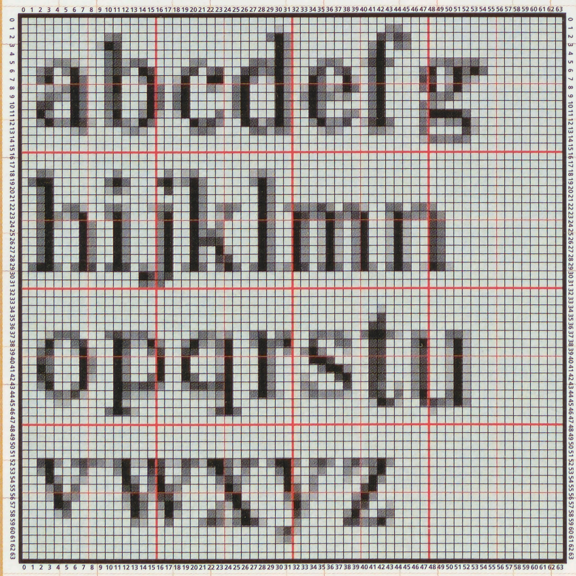


No. 3

明朝体アルファベット①

ツールに設定された「ゴシック体」ではなく、「明朝体」のアルファベット。自分で作るデザインステッカーにあわせてこれらの書体を打ち込み、色を変えて使って欲しい。数字や記号は「I」や「O」などを流用して作ろう。

- R0 G0 B0
- R8 G8 B8
- R15 G15 B15
- R19 G19 B19
- R25 G25 B25
- R31 G31 B31



No. 4

明朝体アルファベット②

No.3の続きで、こちらはアルファベットの小文字。色数もNo.3と同様にしてある。4段階のグラデーションを入れて滑らかで美しく見えるようにしてみたが、灰(濃)を黒に、灰（薄)を白に置き換えて、色数を減らして描いてもキレイに見える。

- R0 G0 B0
- R8 G8 B8
- R15 G15 B15
- R19 G19 B19
- R25 G25 B25
- R31 G31 B31

No. 5

日本語書体

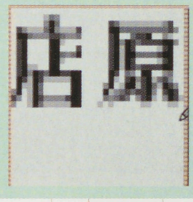
店舗の名称、チーム名などに、漢字、カタカナ、ひらがなを使いたい場合もあるはずだ。このまま切り取っても使え、様々な応用が利く文字を並べてみたので、参考にしてほしい。カタカナやひらがなはこれを流用すればかなりの文字が描けるはず。日本語書体も、アルファベットも、ドット入力のときはぼやけた感じに見えるが、車に貼れば美しく表現される。

- R0 G0 B0
- R8 G8 B8
- R15 G15 B15
- R19 G19 B19
- R25 G25 B25
- R31 G31 B31

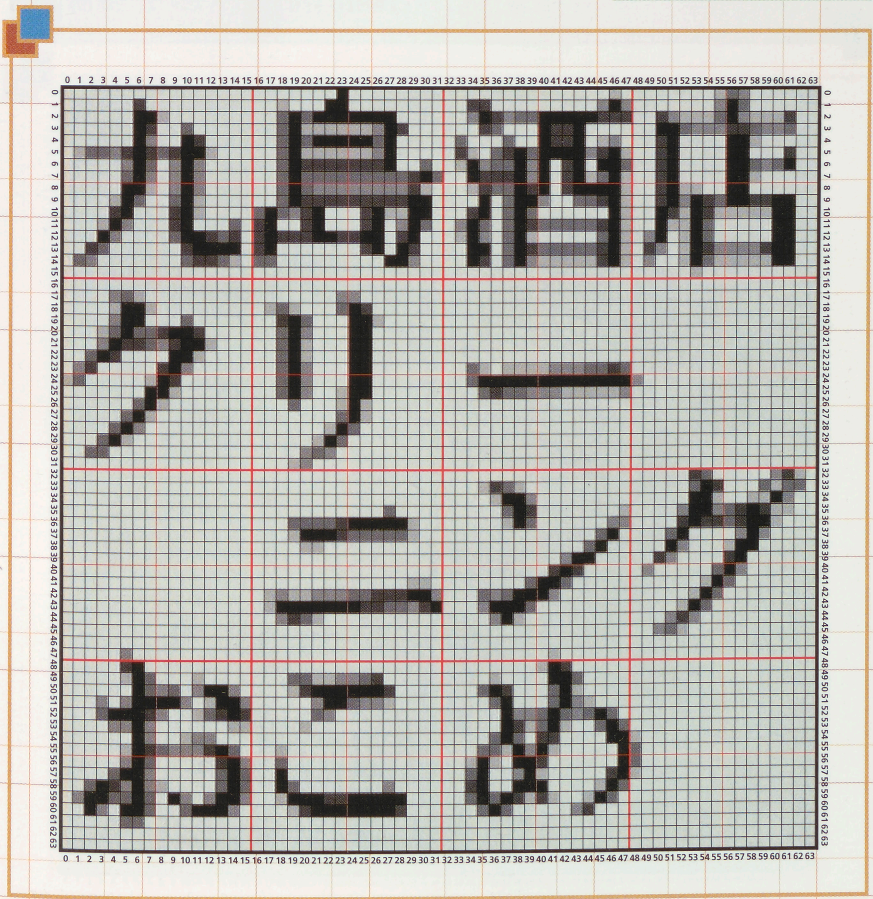
Check!

部分的に流用する

他の漢字などを描きたいときは、掲載された文字を部分的に流用しよう。縦線の始まりや曲がり具合、細かい部分のぼかしの入れ方も参考に。



⬅「店」の字を利用して「原」を描いてみた。



No. 6

心霊写真（?）

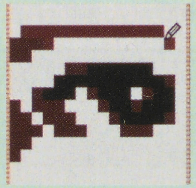
赤い車に取り憑いた男の霊を表現。赤〜黒のグラデーションのみで描かれているので、色の設定自体は簡単にできる。まずは全面に赤を塗り、その上からグラデーションとなる色を少しずつ入れていこう。すべて入力し終わった後で、色の数値を変更し、色味を近づけていくことで、より薄ぼんやりと見える。赤以外の車に設定したいなら、全体的に色味を変えるといい。

R6 G0 B0	R10 G0 B0	R15 G0 B0
R21 G0 B0	R26 G0 B0	R31 G0 B0

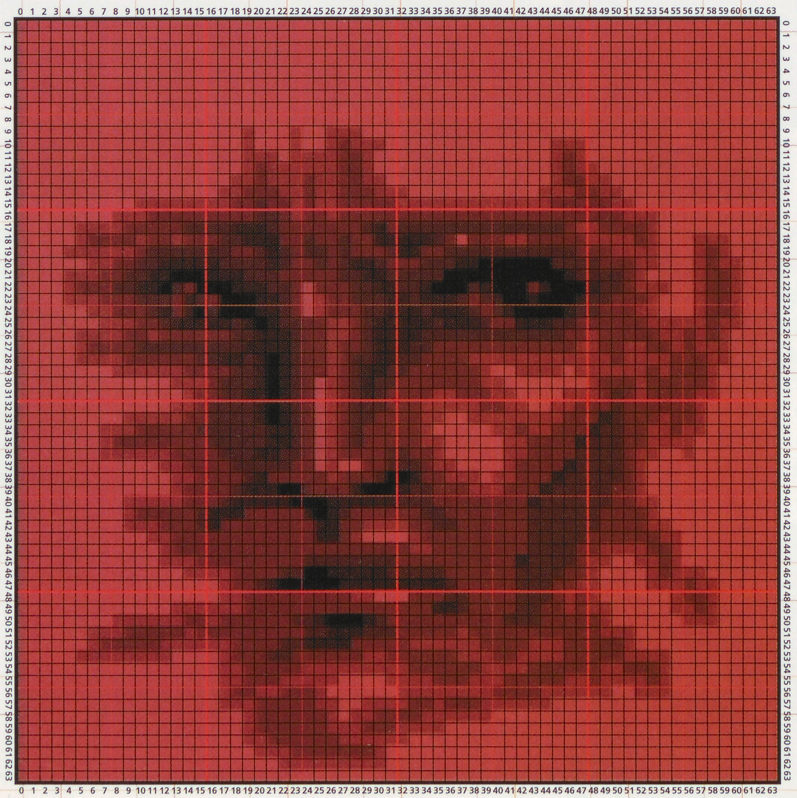
Check!

一画面ずつ、一色ずつ

色数が多くなると、どこで何の色を使ったか戸惑うだろう。16×16ドットの一画面で、わかりやすいものから1色ずつ塗っていくとわかりやすい。



←いちばん目立つ色から塗っていこう。

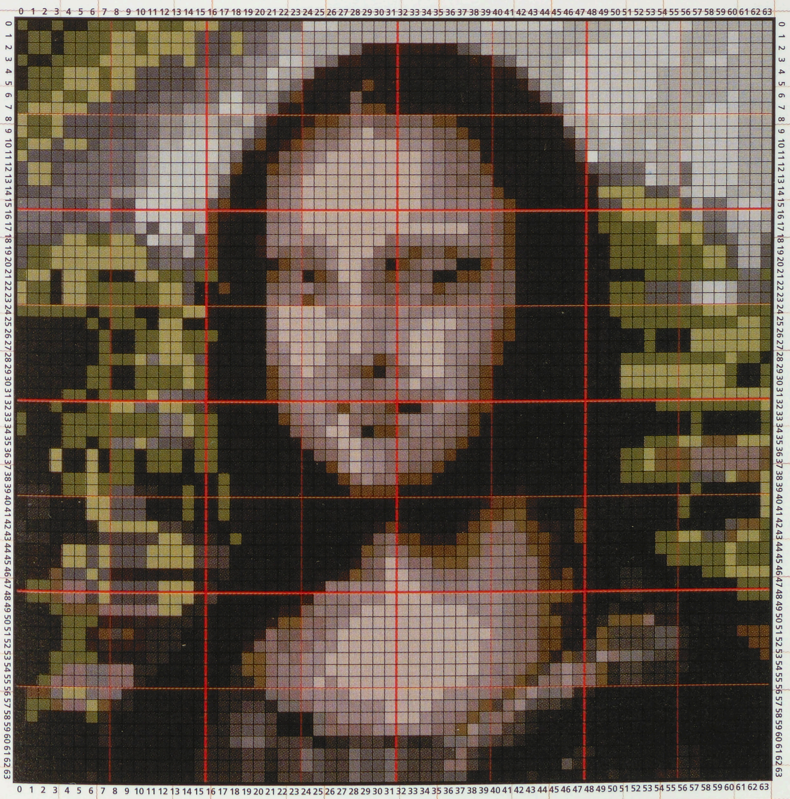


No. 7

モナリザの微笑

「模写できない」とまで言われるこの微笑を、ことあろうにドット絵で再現。色数も19色と細かく、特に難しいのが6〜7色を使っている背景と肌のグラデーション。完全に模写できなくとも、似せて見えれば問題ないので、諦めずにやってみよう。やり遂げたときの達成感は、絵を描いたとき以上のものがある。実際の絵画に近づけるなら、完成後、全体的に黄色くしてみよう。

R4 G2 B0	R11 G15 B0	R22 G23 B12	R12 G12 B12
R16 G16 B16	R21 G21 B21	R25 G25 B25	R29 G29 B29
R7 G0 B0	R10 G0 B0	R15 G9 B0	R17 G14 B12
R20 G16 B15	R21 G18 B18	R23 G20 B20	R28 G25 B24
R5 G5 B5	R16 G12 B3	R9 G9 B9	



パソコンを使ってリアルなドット絵

よく有名人のイラストが描かれた車を見かけることがある。写真のような絵をなんとかステッカーにしたいと思っても、やはり技術がないと難しい。だが、写真のような絵を描くのは難しいが、写真をそのままドット絵にしてしまえば…。そう、パソコンを使って、デジカメの画像をドット絵にし、それを見ながら打ち込めば、この作戦も可能になるのだ！

オススメソフト フリーソフト

『EDGE』

http://www.tkb-soft.hmcbest.com/Program/Windows/edge/

アイコンの作成などに使われるソフトだが、画像のサイズや保存形式を合わせれば、デジカメ画像もドット絵として表示してくれる優れモノ。ここでは『EDGE』をグリッドを表示するために使用しているが、『EDGE』でドット絵を仕上げてから、エディットモードで入力するのもいいだろう。

手順

1.デジカメ画像をパソコンに

デジカメで撮った画像をパソコンに入力。やり方は持っているデジカメの説明書を参照しよう。

⬇

2.正方形にトリミング



フォトエディタソフトで画像を開き、写真の使いたい部分を切り取る。画像を正方形にすれば、見えたままのドット絵ができる。Windowsなら「ペイント」でも十分。

⬇

3.画像サイズを縮小

出力サイズが64×64ピクセルになるよう、画像を縮小。長方形の画像なら、長いほうのサイズが64ピクセルになるように縮小しよう。

$$\frac{64}{\text{現在のピクセル数}} = \text{倍率}$$

⬇

4.保存形式を合わせる

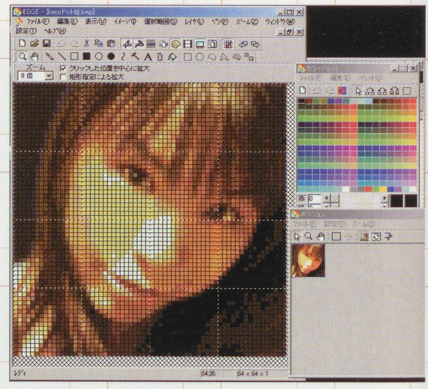
EDGEで画像を開くために、保存形式を変える。「別名で保存する」を選んで下の点をチェック。

ビットマップ（bmp）形式
256色ビットマップ

©Takashi Iida

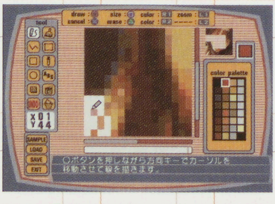
EDGEで画像を開こう

左下にあるような手順でEDGEで画像を開いたら、あとはそれを見ながらドットを打っていけばいい。『EDGE』なら入力の際にガイドラインがあるほか、編集作業も簡単に行なえるのだ。細かく色が設定されているので、31色に減らさなければならないが、そのへんは成り行きで設定していこう。

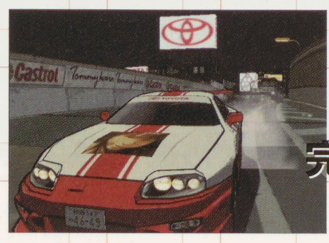


⬆完成形を『EDGE』で開いても、『EDGE』でドット絵として編集しても、どちらでもいい。

これを見ながらドット打ち



⬅大まかに基調となる色を決め、グラデーションの色をひとつずつ設定していく。細かい色の取捨選択をしよう。



完成!

auto modellista

Driving Performance:2

〜走りを魅せるコース攻略〜

単に“勝つ”だけなら誰にだってできる。
いかにして格好良く“魅せる”走りで勝つのか？
プレイにコンセプトを持たせることで
コースがドライビングを演出するステージに変わる。

攻略ページの注目点

COURSE GUIDE

COURSE DATA

コースステージの情報。全長およびコーナー数、ガレージライフモード(レース)においての登場レベルを記載。

SAMPLE TIME

クリア参考タイム。使用したチャレンジカーによる記録を記載している。

CHALLENGE CAR

攻略記事を作成する際に使用したマシンを紹介する。あくまで参考なので、ゲームに慣れたらオリジナルマシンを使用してドライビングを楽しんでほしい。

CHECK POINT攻略

レコードライン

アクセルON
アクセル全開で走るライン。

ブレーキング
ブレーキングを行いスピードを落とすライン。

パーシャル
エンジンブレーキ等で速度を調節するライン（本来の意味とは若干異なります）。

VJポイント

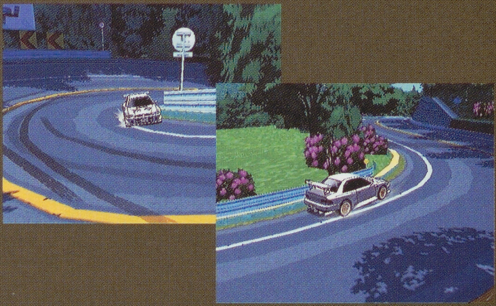
VJモードに使用するリプレイドライビングを華やかに演出するためのアドバイス。

COURSE GUIDE 01

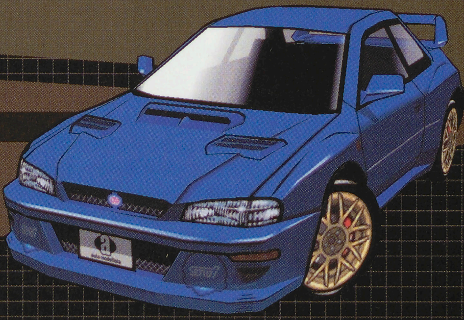
裏六甲 ヒルクライム

すばやい判断で攻めきろう

裏六甲のヒルクライムステージ。簡単にいえばリバースコースではあるが、上りと下りで形状がガラリと変わるのが峠の特徴だ。ダウンヒルでは最後の難関となるコーナーもスタート直後に姿を見せる。ヒルクライムは目先にあるコーナーが視界に入りにくいため、リズムをつかむまではその場の判断力が重要になる。



ura rokkou hill climb

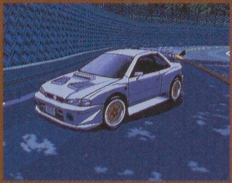


CHALLENGE CAR

IMPREZA 22B STi version
GC8Kai

爆発的な加速を制御せよ

ダウンヒルとは異なり上りのヒルクライムではパワーマシンが有利となるケースが多い。ここで使用するGC8Kaiは爆発的な加速を発揮するパワーマシンだが、コントロールにはやや難のあるじゃじゃ馬ともいえる。しかし、うまく使いこなすことができれば驚異の速さで裏六甲を制することができる魅力を秘めているのだ。

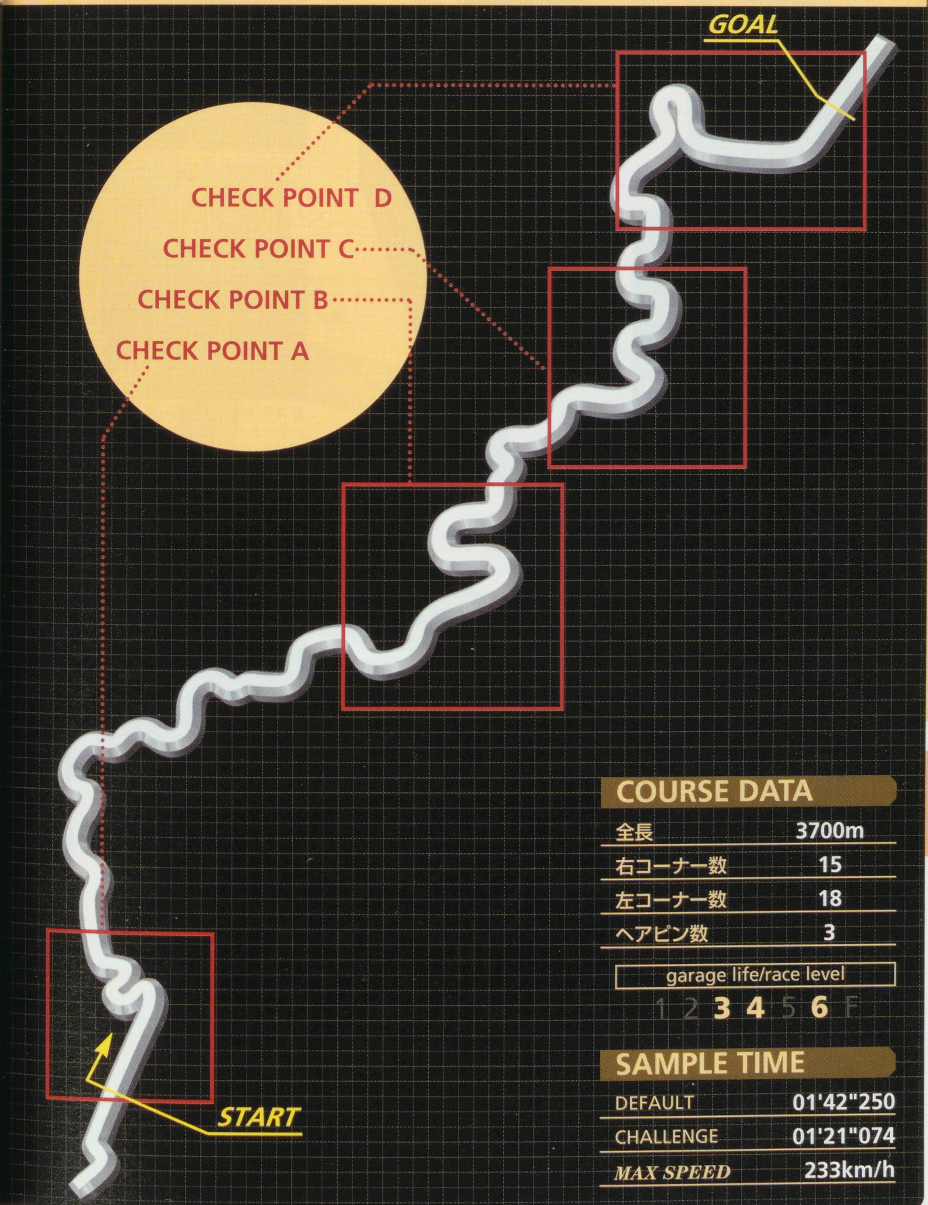


⬅峠での扱いは大変困難なパワータイプ。だが、乗りこなせた時の爽快感はたまらない。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F2/R2)
サスペンション	hard(F10/R10)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level4
ファイナルギア	accele+(0)
軽量化	level3

上りと下りでガラリと表情が変わる峠 一瞬の判断ミスが命取りに



COURSE DATA

全長	3700m
右コーナー数	15
左コーナー数	18
ヘアピン数	3

garage life/race level

1 2 **3 4** 5 **6** F

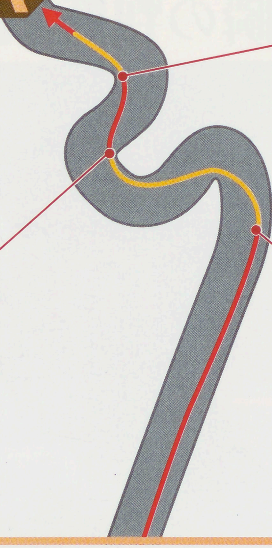
SAMPLE TIME

DEFAULT	01'42"250
CHALLENGE	01'21"074
MAX SPEED	233km/h

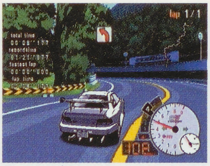
裏六甲ヒルクライム CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

スタート直後とはいえ、スピードをうまく調整できないとコーナリングがシビア。第1コーナーにさしかかる前はなるべくアウト側からアプローチしよう。

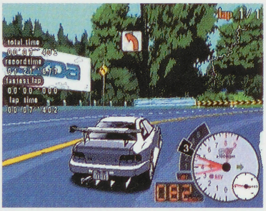


パーシャル



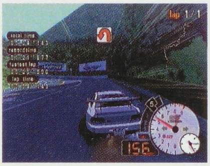
⬆CP付近で再びアクセルをOFFに。

アクセルON



⬆第2コーナー脱出と同時にアクセルON。短い間だが確実に速度を稼ごう。

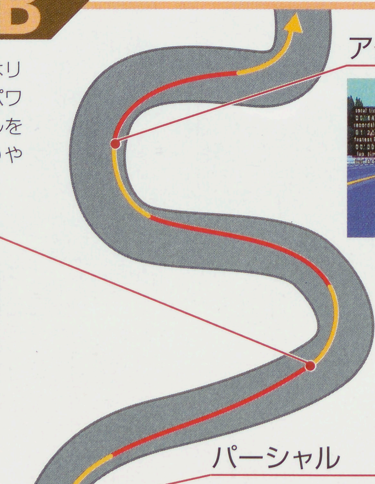
パーシャル



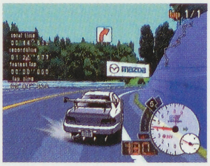
⬆ステアリングを切ったら、第2コーナーを抜けるまでアクセルオフで一気に走り切ろう。

CHECK POINT B

スラローム状のコーナーはリズミカルに走り抜けよう。パワーマシンを扱う際はアクセルを踏みすぎると側壁にぶつかりやすいので注意が必要。

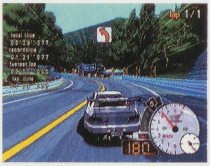


アクセルON



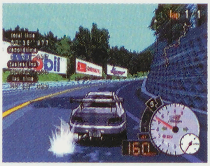
⬆インベタを回りつつ、コーナーの頂点でアクセルON。膨らみ過ぎに注意しよう。

パーシャル



⬆リズムが崩れやすいポイント。ゆるやかなコーナーと勘違いし、膨らんでしまいがちだ。

パーシャル



⬅ゆるやかなコーナーだが、後のコーナリングのためにスピードを抑えめに調整しよう。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

CHECK POINT C

POINT Bと酷似しているため惑わされやすいが、注意点はほぼ同じ。オーバースピードだけには注意し、コーナーの終わりの見極めを誤らないように。

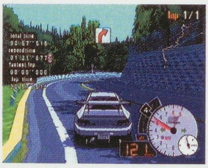


アクセルON



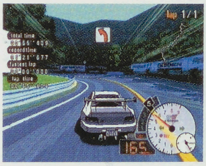
⬆先にあるコーナーを懸念するならば、加速のタイミングは少々遅らせてもかまわない。

アクセルON



⬅次のコーナー進入までしっかり加速。

パーシャル

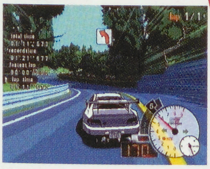


➡進入口は軽めのコーナーだが、脱出口の角度が深く側壁にぶつかりやすい。慎重に。

CHECK POINT D

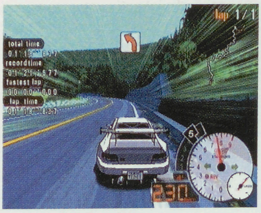


パーシャル



⬆非常にタイトなヘアピン。ブレーキングポイントもシビアなのでアクセルオフで。

➡側壁に石垣が見える地点からステアリングを切れば、フルアクセルでゴールまでたどり着ける。



アプローチポイント

アクセルON



⬆視界が開けるあたりから、すかさず加速に移る。

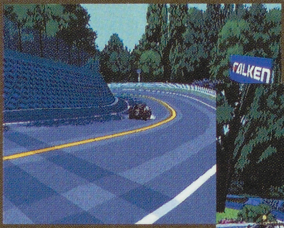
タイトなヘアピンや、ゴール手前のコーナーなど、リズムが崩れやすく、迷いも出やすい難関ポイント。慎重さと正確さが求められる。

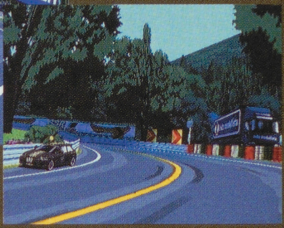
COURSE GUIDE 02

裏六甲
ダウンヒル

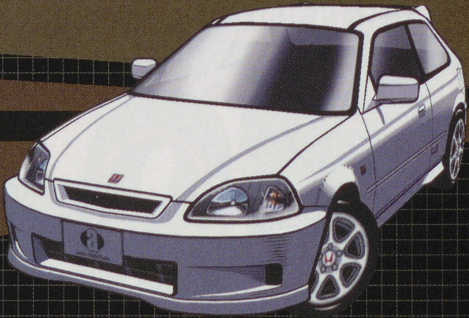
独自のリズムを刻みこめ！

裏六甲ドライブウェイを再現したこのステージは、ヘアピン数は少ないものの、難所とされるコーナーが数多く配置されている。数回走った程度ではコースを完全に把握するのはおろか、コーナリングの感覚をつかむことすら至難の業だ。まずは、何度も走りこんで独自のリズムを作りだすことを心がけよう。





ura rokkou
down hill



CHALLENGE CAR

CIVIC TypeR
EK9

隠された安定感を求めて

峠を下るダウンヒルでは、パワーと加速力はさほど重要視されない。連続するコーナーの前ではかえって悪影響をもたらすといってもいいのだ。ここで選んだ車はEK9である。どちらかといえばドリフトが苦手でパワーも頼りないFF車ではあるが、そこを逆に利用すれば、確実で安定感のあるコーナリングが可能だ。

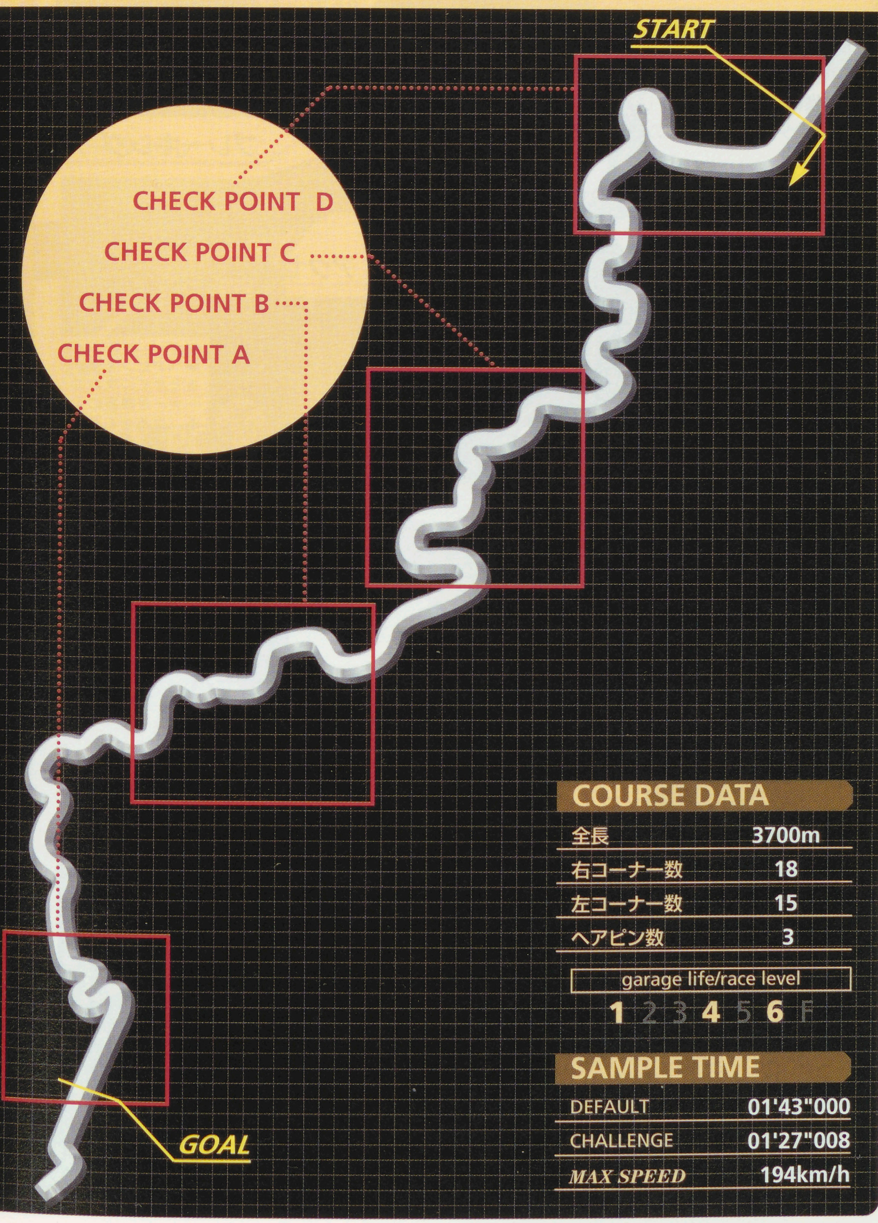


⬅地味ながら確実なコーナリングが期待できるEK9。FF車の本領を発揮して走れ。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F0/R0)
サスペンション	soft(F3/R10)
タービン	――――
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	accele+(4)
軽量化	level3

緑豊かな山間を舞台とした峠コース走りにリズムを持たせよう



COURSE DATA

全長	3700m
右コーナー数	18
左コーナー数	15
ヘアピン数	3

garage life/race level

1 2 3 4 5 6 F

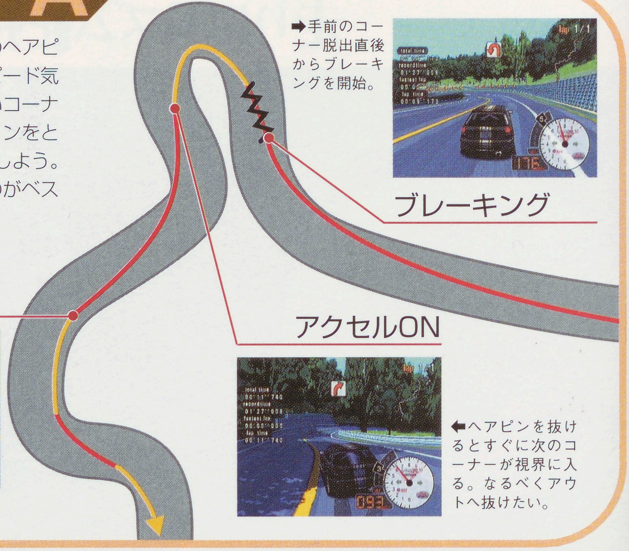
SAMPLE TIME

DEFAULT	01'43"000
CHALLENGE	01'27"008
MAX SPEED	194km/h

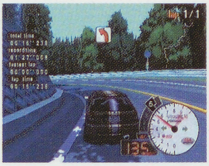
裏六甲ダウンヒル CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

ロングストレート後のヘアピンなので、オーバースピード気味になる。手前のゆるいコーナーを直進するようなラインをとり、強めにブレーキングしよう。インベタ気味に抜けるのがベストだ。



➡手前のコーナー脱出直後からブレーキングを開始。



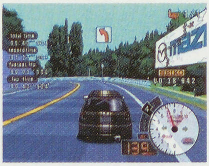
⬆インにべったり張り付こう。

⬅ヘアピンを抜けるとすぐに次のコーナーが視界に入る。なるべくアウトへ抜けたい。

CHECK POINT B

くねくねとしていてハンドリングが難しいコースレイアウト。ブレーキングなしでもアクセルコントロールを適確に行えば、リズミカルに走り抜けることができる。





⬆この「マツダ看板」通過あたりから、パーシャルに移ろう。

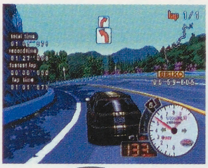
⬆直進できる場所は迷わずアクセルを踏む。慣れも必要だが、リズムはつかみやすい。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

CHECK POINT C

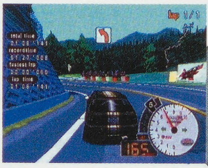
POINT Bに近い感覚のアクセルコントロールが必要となる。後半部は、スピードをゆるめるポイントの判断が難しい。インベタを意識して走ろう。

パーシャル



⬅コーナー進入直後にアクセルOFF。確実性を求めるなら若干早めで。

パーシャル



⬆短い区間だが確実に減速しておく。

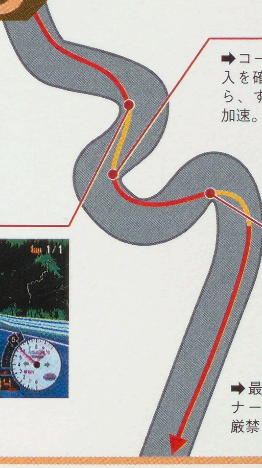
アクセルON



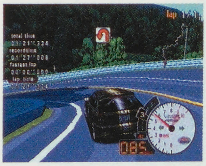
➡スピードを上げられるポイントとなるので、視界が開けた後は早めにアクセルを踏む。

CHECK POINT D

ゴール手前にして最大の壁となるポイント。この場所でのクラッシュはなんとしても避けたいので、多少の減速は気にせず確実に抜けよう。



アクセルON



➡コーナー進入を確認したら、すぐさま加速。

パーシャル



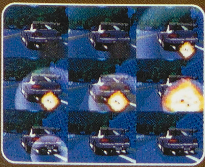
➡下手にブレーキを踏むと、スピードを最後まで保てずリズムを崩しやすくなるので注意。

パーシャル



➡最終コーナーは加速厳禁だ。

VJ POINT ～裏六甲ダウンヒル～



POINT1

⬅アクセルワークの激しくなる裏六甲は、バックファイヤーも出やすい。リア視点十画面分割を使うと、再生時間のズレがおもしろい効果を生む。



POINT2

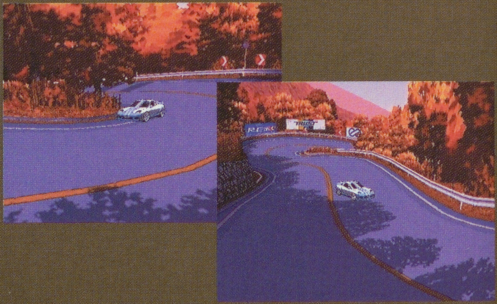
⬅裏六甲といえば、なんといっても上りの最終ヘアピン（下りの最初）が象徴的。イン側の緑に車体が隠れるほど近づくドリフトをキメよう。

COURSE GUIDE 03

赤城
ヒルクライム

集中してリズムを崩すな

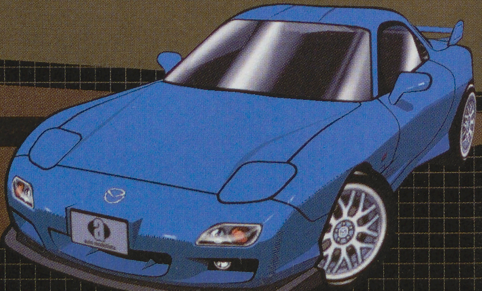
赤城山ヒルクライムステージ。スタート地点から続く5連ヘアピンをはじめとし、ストレート直後のタイトなヘアピンなど、ダウンヒルに勝るとも劣らない難易度を誇る。もちろんダウンヒル同様の注意が必要で、最後まで気を許せない。わずかなミスが命取りとなり、リズムを崩されると立ち直ることが大変困難だ。



akagi hill climb

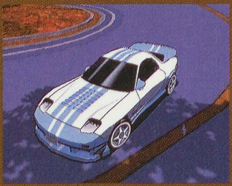
CHALLENGE CAR

RX-7 Type RS
FD3S



峠を華やかに駆け抜けろ

ヒルクライムの代名詞といってもいいFD3Sならば、FRの特徴であるパワフルさと、フィーリングを重視したリズミカルな走りを余すことなく演出できるだろう。ドリフトを誘発しやすくなるようにリアサスペンションを固くし、セミスリックタイヤをはかせた。また、立ち上がりを安定させるためにやや加速重視に設定。



⬅峠をリズミカルに駆け抜けたいならFD3Sで決まり。扱いやすさはトップクラスだ。

TUNING DATA

タイヤ	semi slick
ブレーキ	sports(F10/R10)
サスペンション	soft(F3/R10)
タービン	middle turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	accele+(0)
軽量化	level3

最終コーナーまでまったく気を許せない ヒルクライムステージ

COURSE DATA

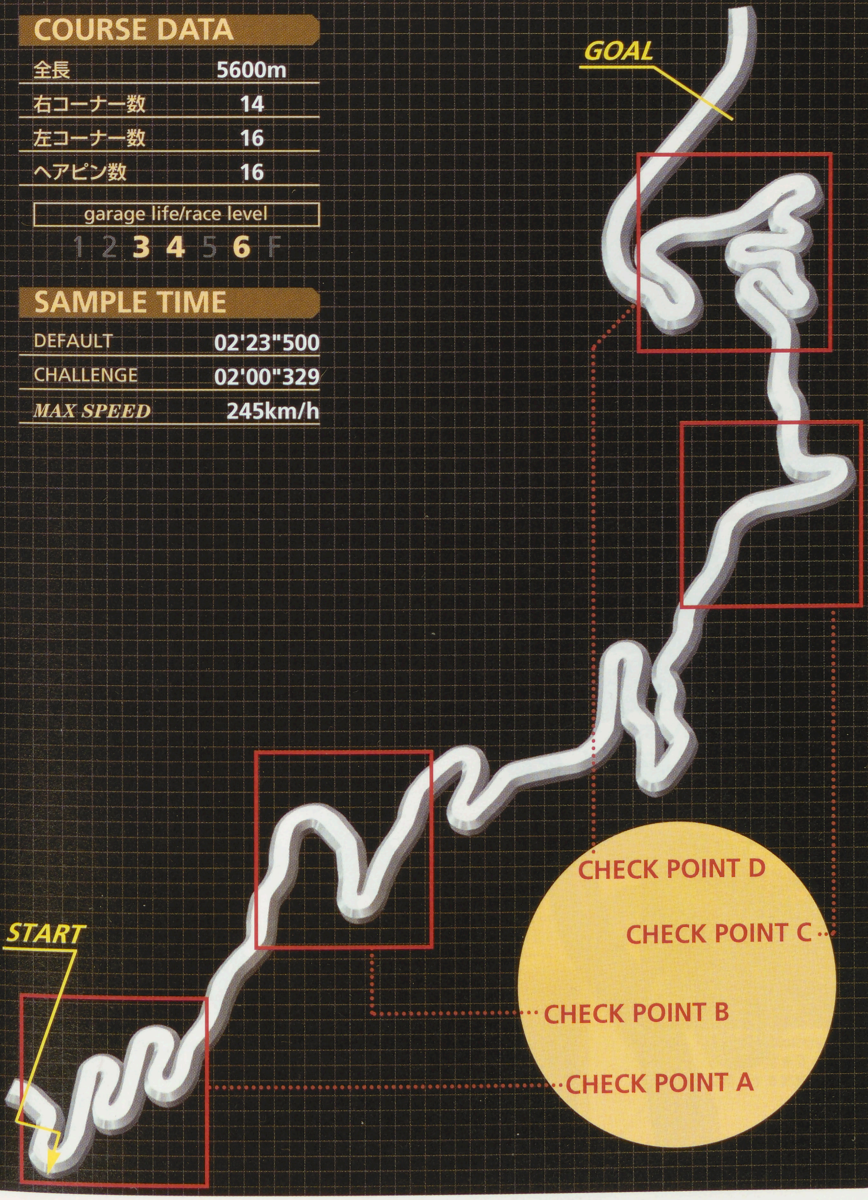
全長	5600m
右コーナー数	14
左コーナー数	16
ヘアピン数	16

garage life/race level

1 2 **3** **4** 5 **6** F

SAMPLE TIME

DEFAULT	02'23"500
CHALLENGE	02'00"329
MAX SPEED	245km/h



赤城ヒルクライム CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

スタート直後から続く連続ヘアピン。ダウンヒルコース(POINT D)と同様に右へステアリングを切る際にブレーキングを行い、リズミカルに。出だしのリズムが重要だ。



➡石垣地点を通る瞬間に軽めにブレーキを踏み、タイミングよくステアリングを切ろう。

CHECK POINT B

一見ゆるやかな第1コーナー。しかし、直前までにスピードが乗るためしっかり減速しないと曲がりきれない。また、ヘアピンは非常にタイトなのでブレーキは長めに踏もう。



➡スローイン・ファストアウトの基本を実践。CPにたどり着いたらすぐに加速に移ろう。

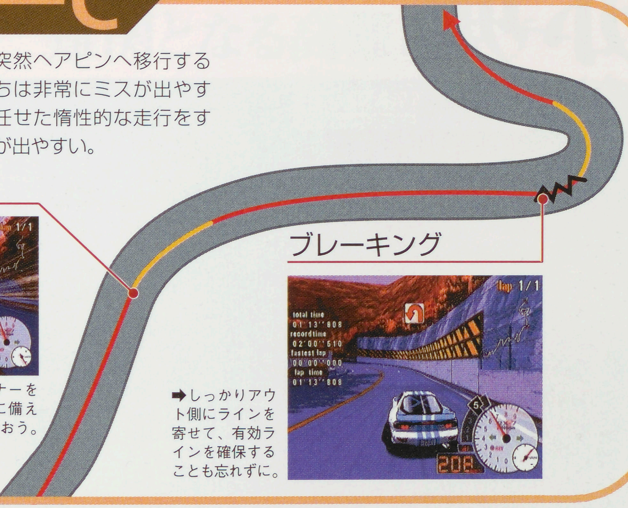
⬆200km/hオーバーから安全なコーナリング速度まで一気に減速。

⬆このコーナーも非常にタイトだ。

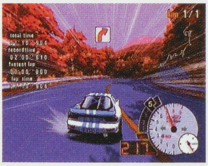
ブレーキ　アクセルON　パーシャル

CHECK POINT C

　ストレートから突然ヘアピンへ移行するため、慣れないうちは非常にミスが出やすい。また、勢いに任せた惰性的な走行をするとアンダーステアが出やすい。



パーシャル

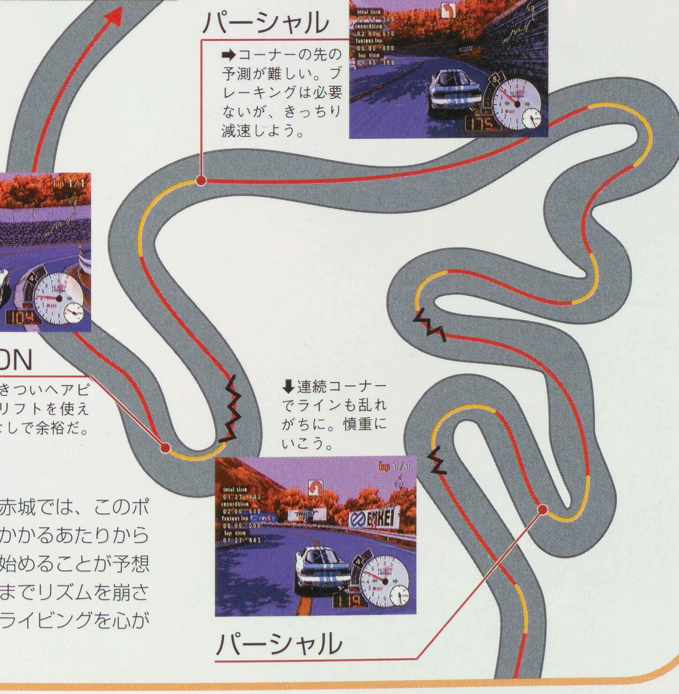


⬆このゆるやかなコーナーを利用し、続くヘアピンに備えて減速とライン修正を行おう。

ブレーキング

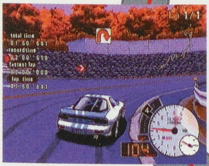
➡しっかりアウト側にラインを寄せて、有効ラインを確保することも忘れずに。

CHECK POINT D



パーシャル

➡コーナーの先の予測が難しい。ブレーキングは必要ないが、きっちり減速しよう。



アクセルON

⬆かなり角度のきついヘアピンだが、慣性ドリフトを使えばブレーキングなしで余裕だ。

⬇連続コーナーでラインも乱れがちに。慎重にいこう。

パーシャル

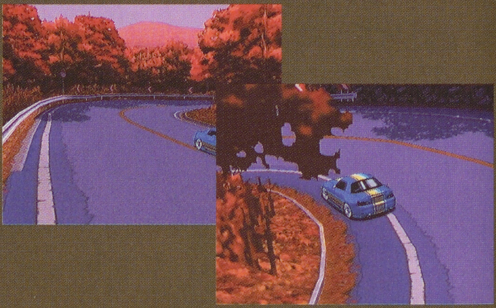
　全長の長い赤城では、このポイントにさしかかるあたりから集中力が切れ始めることが予想される。最後までリズムを崩さず、丁寧なドライビングを心がけること。

COURSE GUIDE 04

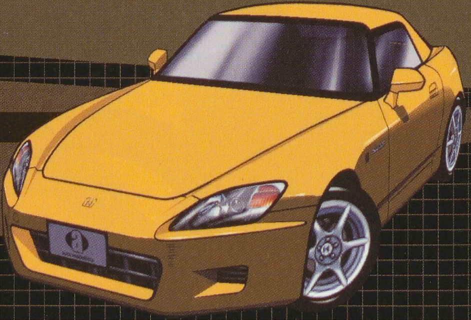
赤城
ダウンヒル

最後の最後まで集中せよ

数ある峠の中でも高い知名度を誇る赤城山をリアルに再現したダウンヒルステージ。峠の象徴ともいえるヘアピンの数は圧倒的といえるだろう。そして、ストレートも入り混じっているため全長は長く、集中力を最も必要とする難関ステージとなっている。最終ヘアピンまで一時も気を許さずに攻めたいコースだ。



akagi
down hill

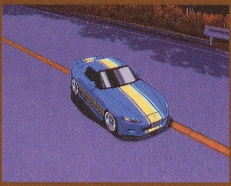


CHALLENGE CAR

S2000 Type V
AP1

スマートかつパワフルに

赤城には難所といえるヘアピンやコーナー以外に、長いストレートが2箇所存在する。よって、コーナリングが得意かつ、ストレートもパワフルに駆け抜けることができるマシンが理想といえるだろう。また、下りでのスピードアップを考慮すると、重量の軽いS2000がすべての条件にベストマッチすると考えた。



⬅夕暮れの赤城を鮮やかに走り抜けるS2000。重量が軽く扱いやすいマシンだ。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F10/R10)
サスペンション	hard(F3/R10)
タービン	———
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	accele+(0)
軽量化	level3

しつこい連続ヘアピンが最大の難関となる高難度ステージ

COURSE DATA

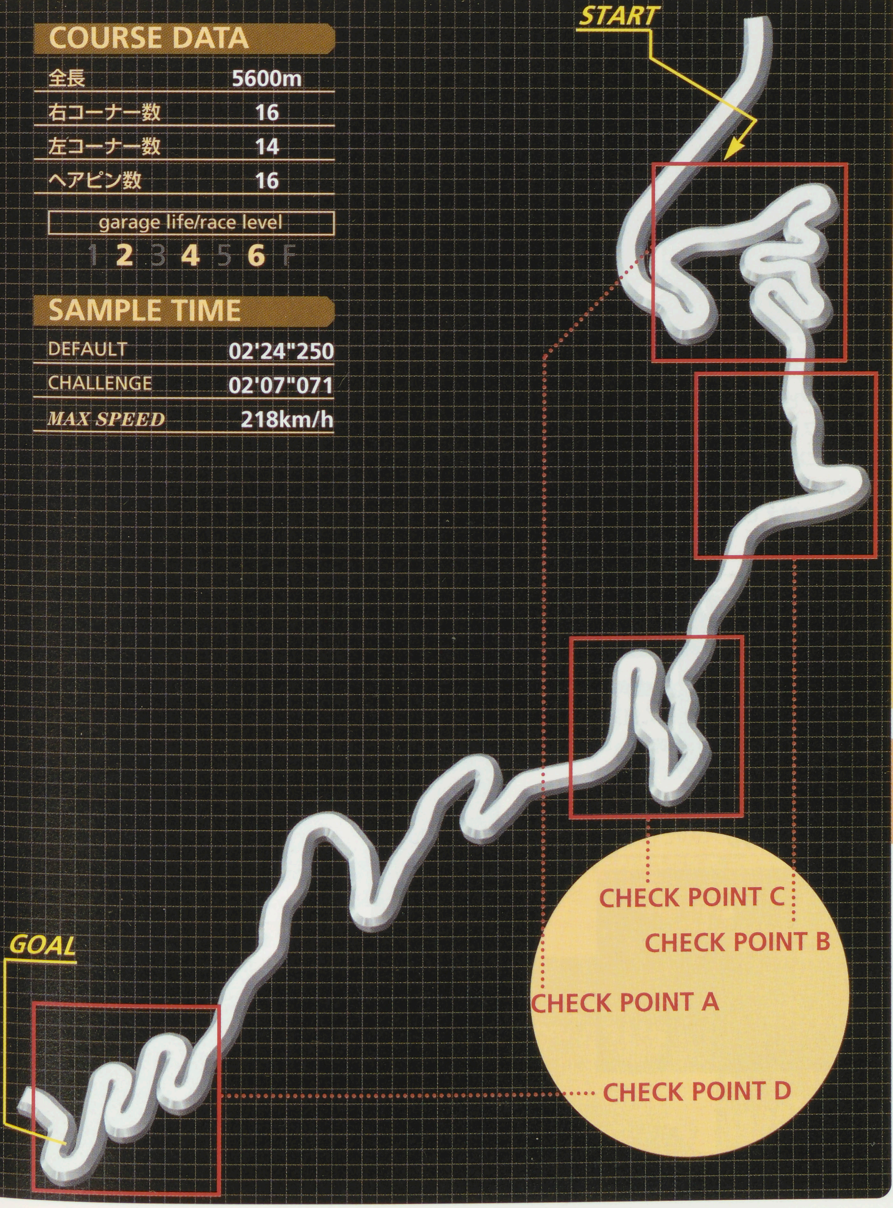
全長	5600m
右コーナー数	16
左コーナー数	14
ヘアピン数	16

garage life/race level

1 **2** 3 **4** 5 **6** F

SAMPLE TIME

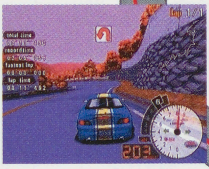
DEFAULT	02'24"250
CHALLENGE	02'07"071
MAX SPEED	218km/h



赤城ダウンヒル　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A





ブレーキング

⬆かなり速度が乗るので、強めにブレーキングを行いアウト・イン・アウトで抜けよう。

ヘアピンが複雑に絡み合ったツイスターポイントだが、リズムをつかめば難なくクリアできる。ブレーキングポイントをしっかり覚えておこう。

アクセルON

⬆直線はフルアクセルでかまわないが、続くコーナーはタイト。早めのブレーキが必要。

CHECK POINT B



ロングストレートから直角に曲がり、ヘアピンへと続く難所。感覚的な予測が難しいのでしっかりと頭に叩き込んで、丁寧にアプローチしよう。

パーシャル

⬅第1コーナーはアクセルオフ。すぐにヘアピンが現れるので、アウト側から切り込もう。

ブレーキング

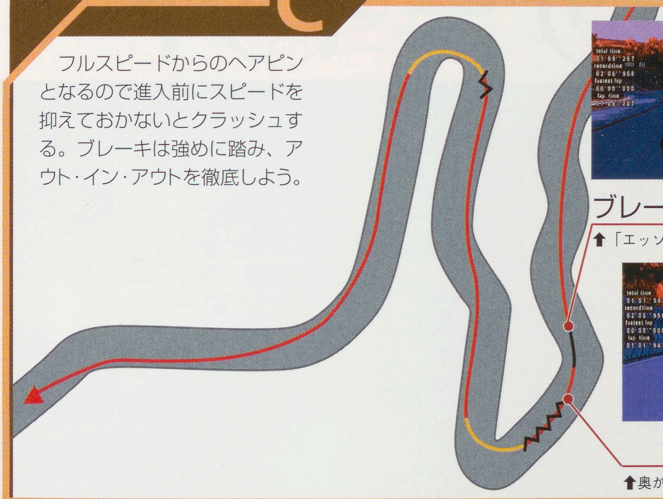
⬆右側の「三菱看板」のあたりでしっかりブレーキング。

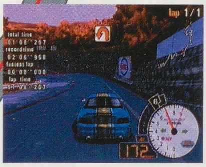
ブレーキ　アクセルON　パーシャル

akagi down hill

CHECK POINT C

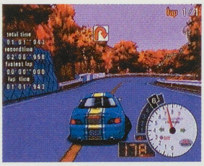
フルスピードからのヘアピンとなるので進入前にスピードを抑えておかないとクラッシュする。ブレーキは強めに踏み、アウト・イン・アウトを徹底しよう。





ブレーキング

⬆「エッソ看板」手前で。



ブレーキング

⬆奥がキツイ複合コーナーだ。

CHECK POINT D



ブレーキング



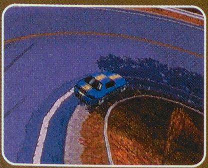
➡最初のヘアピンはアウト・イン・アウトで抜け、その後は慣性ドリフトが有効。

アクセルON

➡ゴールまで一気に。

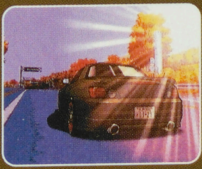
右にステアリングを切るヘアピンでのみブレーキングを行うのがコツ。リズミカルにブレーキとパーシャルを交互に繰り返していくと、ライン修正が楽になるのだ。

VJ POINT ～赤城～



POINT1

⬅走りにこだわるのなら、ヘアピンでCPを絶対外さないこと。アクセル全開からのヘアピン突入はふくらみやすいので要注意だ。腕が試されるぞ。



POINT2

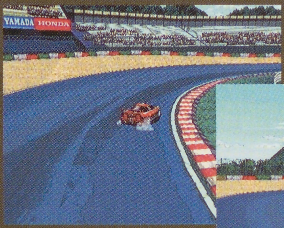
⬅赤城コースでは、射しこむ太陽の光や道端の落ち葉など、自然のエフェクトも利用してみよう。特に陽光はベストVJポイントといえる美しさだ。

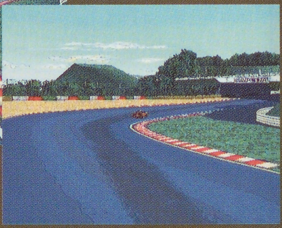
COURSE GUIDE 05

鈴鹿サーキット NORMAL

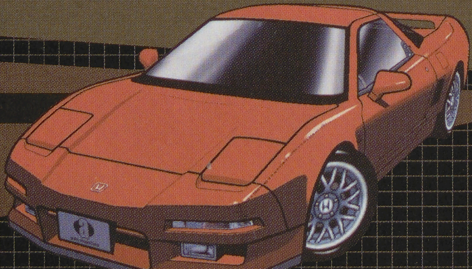
様々な顔を持つ高難度コース

ご存知、モータースポーツのメッカとして名を馳せる鈴鹿サーキットを再現したテクニカルステージ。レーシングコースということで、視界が開けていて走行しやすく、白熱したタイムトライアルを展開できる。ただし、ヘアピンをはじめ、スプーンカーブやシケインなど、様々な顔をもつコースで難易度は高い。





suzuka circuit

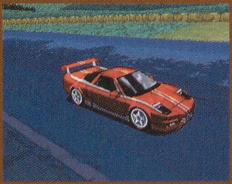


CHALLENGE CAR

NSX Type S ZERO
NA2

グリップ走行を忠実に行え

鈴鹿サーキットは様々な特性をあわせ持ったテクニカルコースなので、オーソドックスではあるが、パワーと操作性双方に優れたNSXを選択した。タイムを縮める基本となる高速ストレートをパワフルに走行できるように最高速重視に設定。また、コースの性質上グリップ走行を意識し、基本に忠実な走りを試みた。

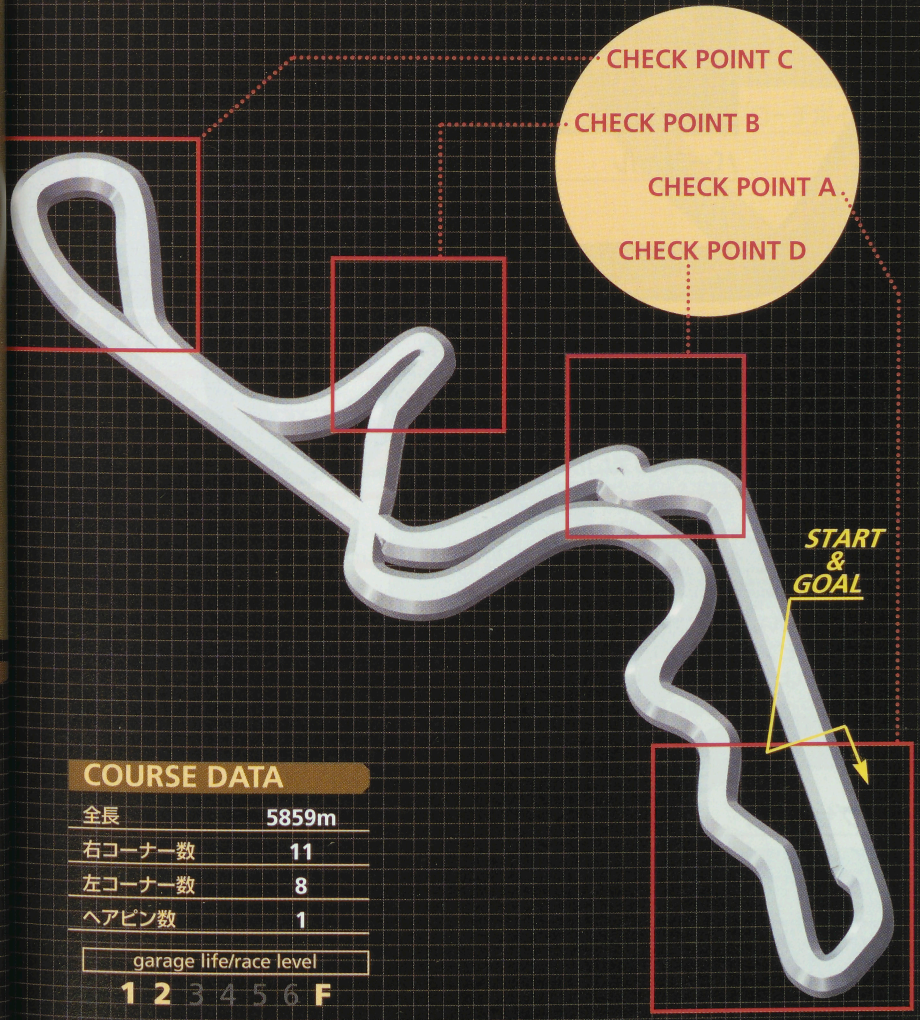


⬅レーシングサーキットにベストマッチするNSX。性能面でも文句のつけどころがない。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F10/R10)
サスペンション	hard(F7/R10)
タービン	―――
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(5)
軽量化	level3

トリッキーな仕掛けを楽しめる テクニカルレーシングコース



COURSE DATA

全長	5859m
右コーナー数	11
左コーナー数	8
ヘアピン数	1

garage life/race level

1 2 3 4 5 6 **F**

SAMPLE TIME

DEFAULT	02'00"000
CHALLENGE	01'23"668
MAX SPEED	306km/h

鈴鹿サーキット　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

➡このパーシャル部分は全開でもOK。ただし、ターンインのタイミングは非常にシビアだ。

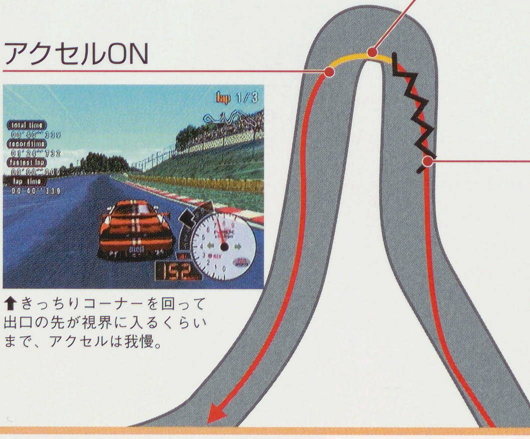
➡コーナー出口で芝刈り機にならないためにも、ここではブレーキングをしっかりと行おう。

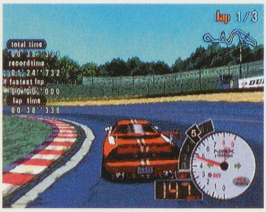


2ndコーナーを立ち上がり重視でクリアするため、1stはやや大回り気味に抜ける。S字はパーシャル、もしくはエンジンブレーキを多用しつつ、タイミングよくステアリングを切っていこう。とにかく「リズム」が肝心。

CHECK POINT B

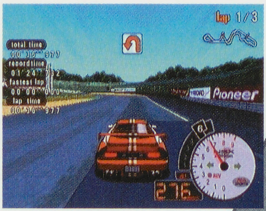
手前の小さいカーブに惑わされて、ヘアピンへのアプローチを乱さないように注意。ブレーキングはPioneerの看板を目安に開始しよう。





⬆インの縁石に乗り上げる勢いで。

⬆きっちりコーナーを回って出口の先が視界に入るくらいまで、アクセルは我慢。

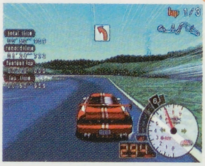


⬆右側の「パイオニア看板」が目安。

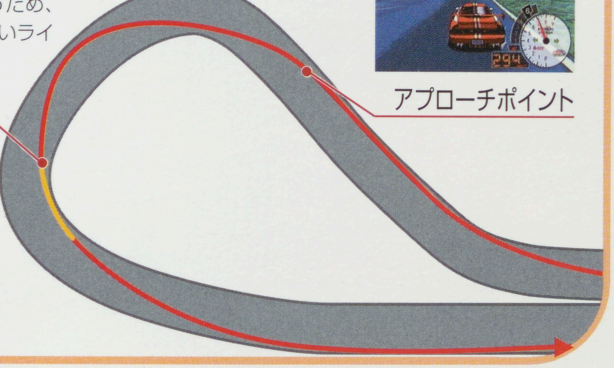
ブレーキ　アクセルON　パーシャル

CHECK POINT C

スプーンはほぼアクセル全開でクリア可能。ただし、コーナー出口は膨らんでしまうため、一瞬だけパーシャルを使いラインを調整すること。

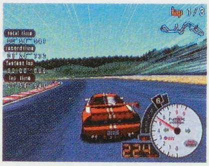


➡ターンインのタイミングを気持ち遅めにすると、ライントレースがうまくいきやすい。



アプローチポイント

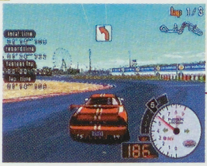
パーシャル



⬆奥のCP付近はキツイ。全開では曲がりきれない。

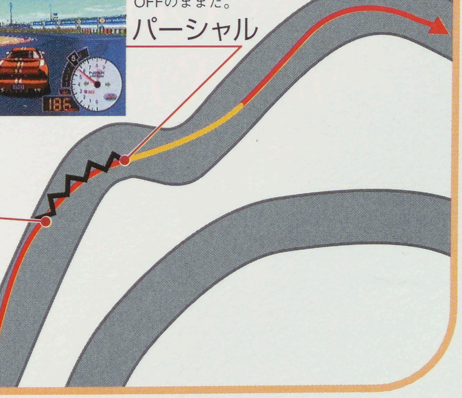
CHECK POINT D

コーナーの入り口が見えにくく、アプローチアングルを計りにくい。インフォメーションの矢印がかなり早めに表示されるが、ブレーキングは遅めでも十分間に合うのであせらずに対処しよう。

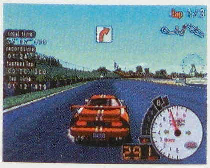


⬅シケインクリアまでは、アクセルはOFFのままだ。

パーシャル

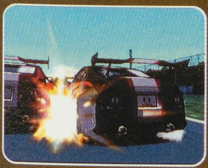


ブレーキング



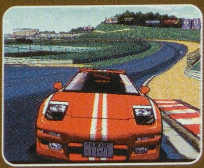
⬅シケインの縁石が見えてからブレーキを踏むくらいでかまわない。早すぎる減速は禁物。

VJ POINT ～鈴鹿サーキット～



POINT1

⬅鈴鹿といえば日本を代表するサーキット。となれば、VJもレース映像でキメたい。敵車に性能を合わせて、白熱のバトルを演じてみよう。



POINT2

⬅S字の最終コーナー付近にはかなりの高低差がつけられており、ドライバー視点やフロント視点にすれば、浮遊感を演出することが可能だ。

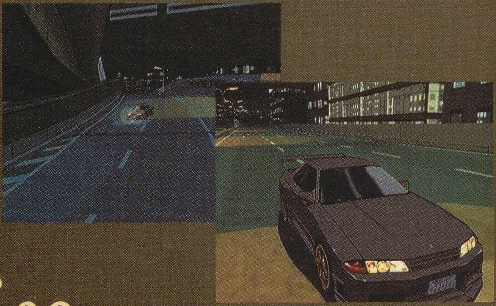
COURSE GUIDE 06

阪神高速環状線

NORMAL/REVERSE

ミスを無くしタイムを競え

阪神高速環状線を舞台としたハイスピードステージ。長いストレートと急カーブするコーナーがポイントとなっている。ライバルとのレースよりも、いかにタイムを縮めるかという点で楽しめるステージだ。単純とはいえ、イージーミスが即座にタイムロスへと繋がるため、慎重なドライビングが必要となるだろう。



hanshin express way

normal&reverse



CHALLENGE CAR

SKYLINE GT-R V-SPEC Ⅱ
BNR32

馬力だけのマシンでは難あり

このステージでは、最高速を重視したパワーと、急コーナー後の立ち上がりを安定させる加速力にも優れたマシンを選ぶ必要がある。馬力だけのマシンはいくらでもあるが、両方を兼ね揃えたバランスマシンを選ぶとなると数は限られてくるはずだ。ここでは、スカイラインの中でも比較的重量の軽いBNR32を選択してみた。



⬅高速ステージでは圧倒的存在感を感じさせるスカイライン。ゲーム中では最速の一角。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F8/R8)
サスペンション	hard(F9/R10)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(0)
軽量化	level3

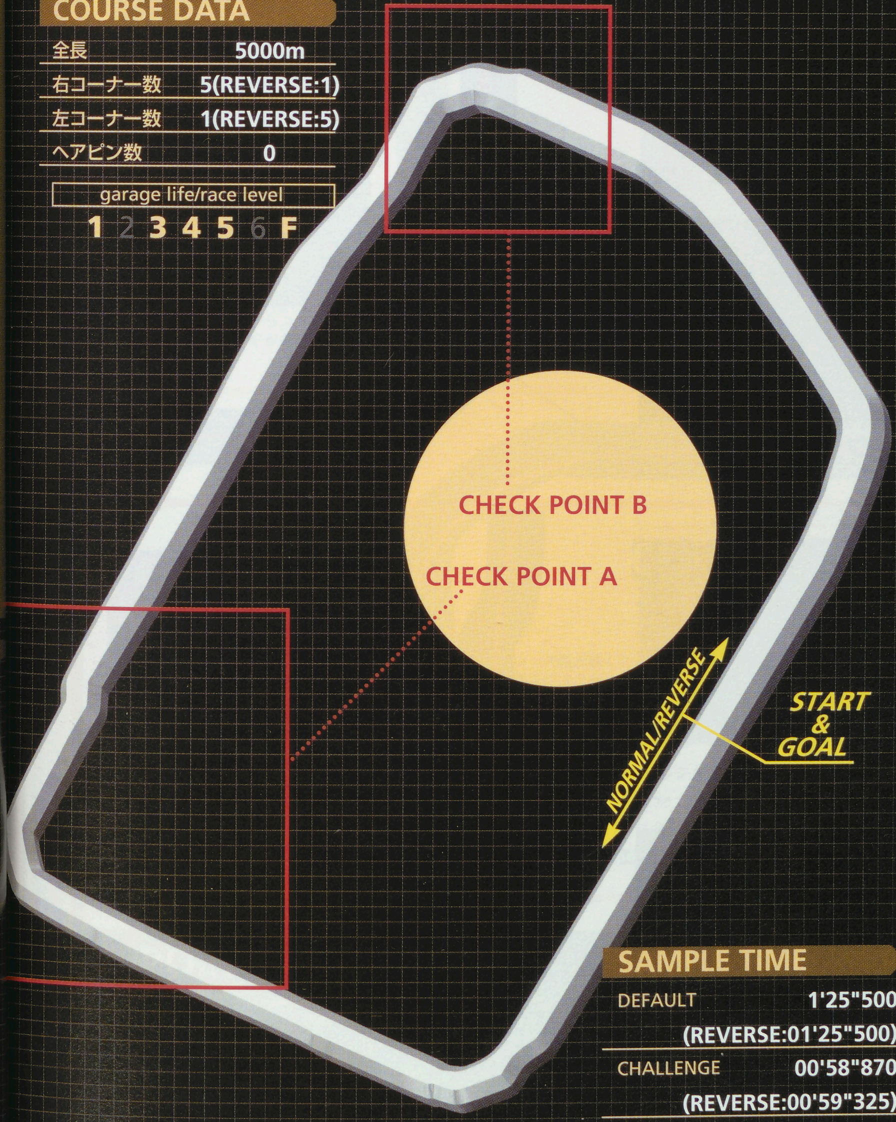
細かいミスが即タイムに跳ね返る
ハイスピードステージ

COURSE DATA

全長	5000m
右コーナー数	5(REVERSE:1)
左コーナー数	1(REVERSE:5)
ヘアピン数	0

garage life/race level

1 2 3 4 5 6 F



SAMPLE TIME

DEFAULT	1'25"500
	(REVERSE:01'25"500)
CHALLENGE	00'58"870
	(REVERSE:00'59"325)
MAX SPEED	309km/h

阪神高速環状線ノーマル／リバース　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

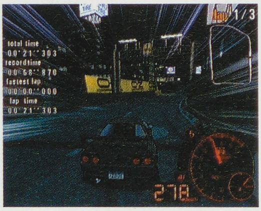
NORMAL

300km/hオーバーのスピードからのコーナーだがブレーキングの必要はなく、パーシャルでクリアが可能。クランク部分は見極めさえ誤らなければ直進できてしまう。



パーシャル

⬆スピードをなるべく高く保ちたいポイントだが、側壁への衝突だけは避けたいところ。



アクセルON

⬅視界が開けたらすぐにアクセルオンにしよう。コーナー後の立ち上がりは最も重要。

REVERSE

リバースコースではノーマルに比べ、クランクの位置が少し視認しにくい。方向指示アイコンが表示されてからでも十分間に合うが、ポイント付近では慎重にいくこと。



アクセルON

⬆多少膨らんでもアクセルオンのタイミングを早めればそれほどタイムロスにはならない。



パーシャル

⬆NORMAL同様パーシャルで抜ける。スポンサー看板に差し掛かる手前でアクセルを離そう。

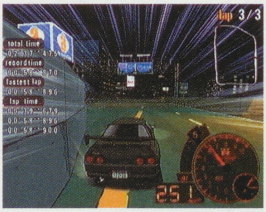
ブレーキ　アクセルON　パーシャル

hanshin express way normal/reverse

CHECK POINT B

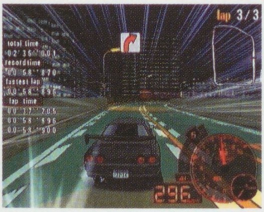
NORMAL

アクセルON



➡外壁へ衝突しない位置にたどり着いたらアクセルオン。少しでも早く加速に入りたい。

パーシャル



⬆なるべくアウト側からコーナリングを開始しよう。ゆるやかなコーナーでも慎重に。

進入よりも脱出に注意したいコーナーだ。コース幅が狭くなっているので外壁に衝突する確率が高い。なるべくインベタを意識してコーナリングを行うようにしよう。

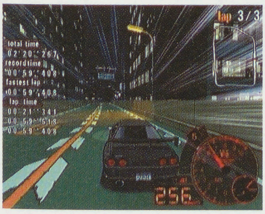
REVERSE

パーシャル



➡コース幅が狭くなる瞬間にアクセルを離すといい。進入前はアウト側へ寄りすぎないように。

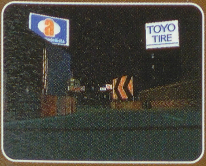
アクセルON



⬆コース幅が狭いので外壁すれすれになることが多い。アクセルオンの際は注意しよう。

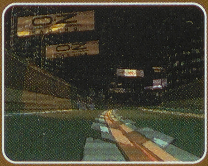
コーナーに入る手前で少しコースの幅が狭くなる。ここで焦ってしまうとインベタになりすぎて内壁に衝突する危険もあるので、くれぐれも慎重なコーナリングをすること。

VJ POINT ～阪神高速環状線～



POINT1

⬅道幅の広い直線部分から狭いコーナー部分に突っこんでいき、また広い直線へ抜ける。この恐怖と安堵の瞬間を、ドライバー視点で演出しよう。



POINT2

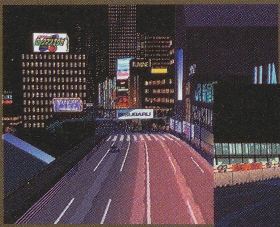
⬅本作に登場するコースの中では、もっともハイスピードな阪神環状線。ドライバー視点＋早送りならば、そのスピード感はさらに増す。

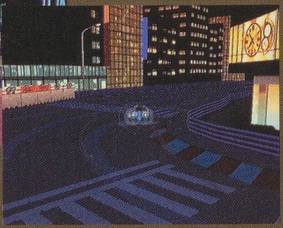
COURSE GUIDE 08

新宿A NORMAL

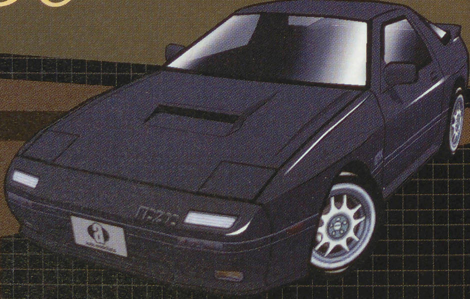
眩いネオンに騙されるな

西新宿二丁目～新宿三丁目付近をレースコースとして再現させたストリートステージ。特徴として、眩しいネオンに包まれた夜間の市街地であるため、走行中の視界が悪い。油断していると、突然のコーナー出現により、ステアリングが乱れることもしばしば。やはり、何度も走り込んでコースを把握する必要がある。





shinjuku a course normal



CHALLENGE CAR

SAVANNA RX-7 GT-X
FC3S

バランス重視の車種選び

このステージでは選択車の駆動方式に特にこだわる必要はないが、できれば長めのストレートを意識してパワーのあるマシンを選択したい。ただし、ストレート後のタイトなコーナーをなるべく減速せずにクリアしたいので、シャープな動きのできるFR車がオススメ。ここではパワータイプのFC3Sを選択してみた。

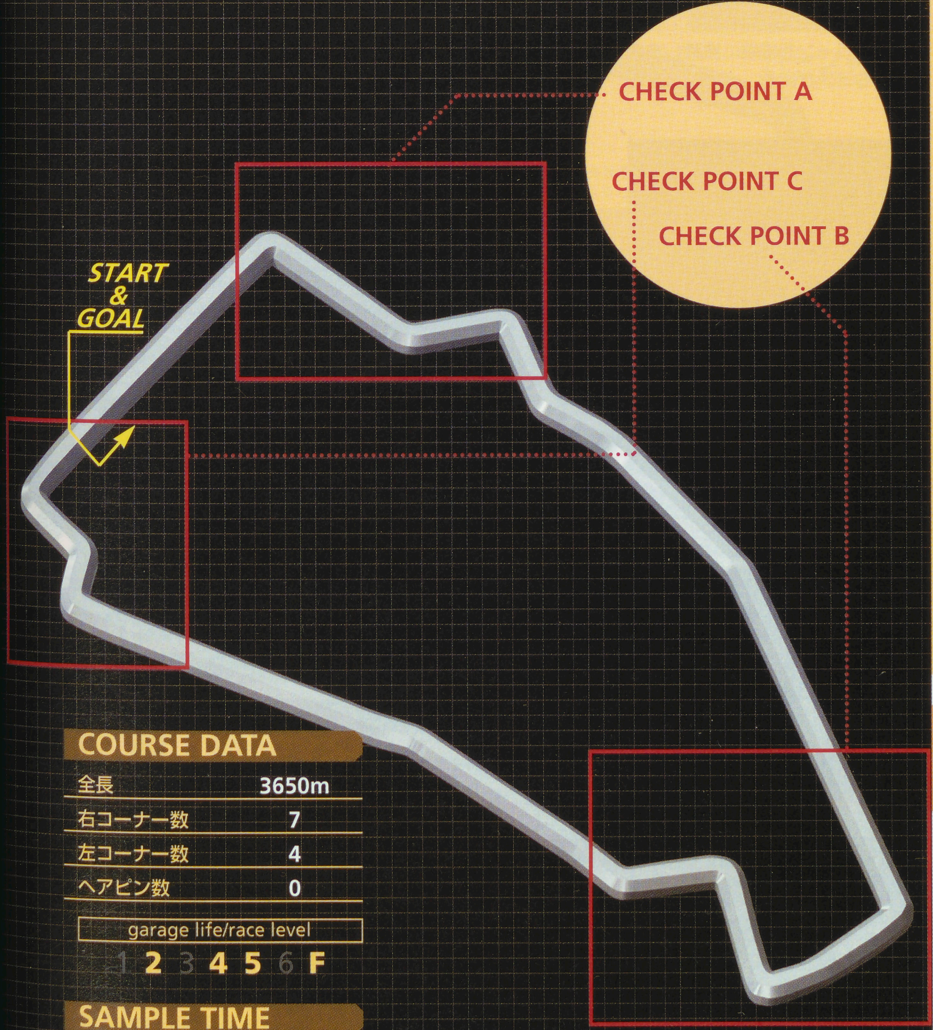


←レトロ感を漂わせる旧タイプのRX-7だが、そのパワーは現行車に勝るとも劣らない。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F10/R10)
サスペンション	hard(F7/R10)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(6)
軽量化	level3

新宿の街を色鮮やかに再現した夜間ストリートコース



COURSE DATA

全長	3650m
右コーナー数	7
左コーナー数	4
ヘアピン数	0

garage life/race level

1 **2** 3 **4** **5** 6 **F**

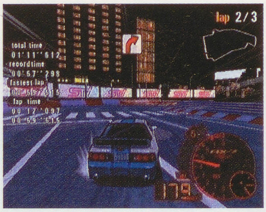
SAMPLE TIME

DEFAULT	01'14"000
CHALLENGE	00'56"624
MAX SPEED	307km/h

新宿A ノーマル CHECK POINT攻略

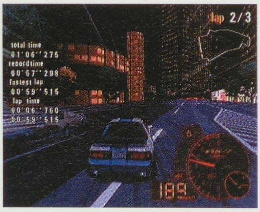
CHECK POINT A

単純なレイアウトとはいえ、直角コーナーは曲者。ブレーキングを適確に行わないと、オーバースピードになりがちに。また、ラインを極端に意識しすぎてもミスが出る。



➡インの縁石ぎりぎりを目標にしてコーナーへ進入。

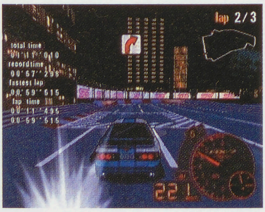
パーシャル



⬅加速を始めたらすぐにラインをアウトへ修正し、次のコーナーへの進入に備えよう。

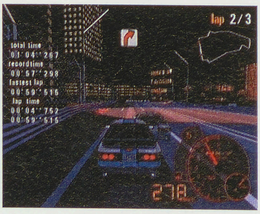
アクセルON

ブレーキング



⬆インの縁石に乗り上げるようなラインが理想。ただし、あまり意識しすぎないように。

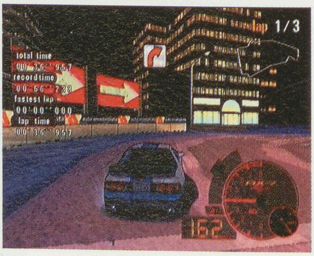
ブレーキング



⬅美しく弧を描くようなアウト・イン・アウトで抜けたい。ブレーキングは早めを意識。

CHECK POINT B

このポイントもオーバースピードに要注意。ロングストレート後の第1コーナーは難なく抜けられるが、問題は第2コーナー。ブレーキングタイミングが非常にシビアでアンダーステアが出やすい。



⬅ブレーキングを適確に行えないと、車体があっという間にアウトへ膨らんでいく。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

shinjuku a course normal



➡ブレーキングさえしっかり行えていれば、コーナー自体は難しくない。

➡ロングストレート後を意識してブレーキを踏もう。やはりアウト・イン・アウトが理想。

⬇「矢印看板」がこの程度視界に入るところから開始。

CHECK POINT C



➡185km/h前後まで落とすとコーナリングがスムーズ。少々長めにブレーキを踏もう。

⬅第2コーナーまでアクセルオフのまま抜けよう。縁石に乗り上げるくらいが丁度良い。

連続コーナーであるため第1コーナーでラインが乱れるとその後の修正が難しくなる。第2コーナーを抜けるまではアクセルは踏まない方が良い。

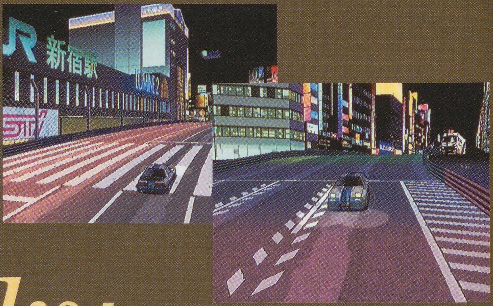
⬆視界が開けたらすぐにアクセルオン。極力アウト側からアプローチするようにしよう。

COURSE GUIDE 09

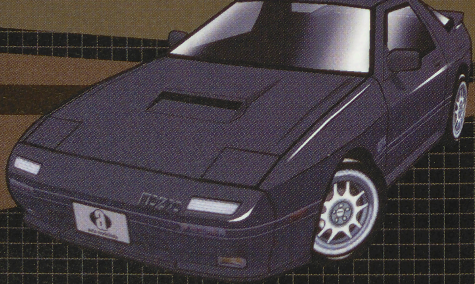
新宿A REVERSE

終盤の気の緩みに注意

新宿Aのリバースステージ。注意すべきコーナーはノーマルコースとほぼ一致する。しかし、序盤から連続したコーナーが続くため、油断していると終盤でアプローチタイミングを誤るイージーミスを引き起こしやすい。リズムをつかむことよりも、まずは集中力を切らさず確実な走行を持続させるよう心がけたい。



shinjuku a course reverse

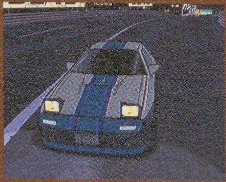


CHALLENGE CAR

SAVANNA RX-7 GT-X
FC3S

加速重視のスパイスを

ノーマルステージ同様にFC3Sを使用する。立ち上がりの序盤でタイムを縮めようと考えるならば少々加速力をアップさせておいてもいいだろう。ただし、ストレートではやはりパワーを余らせないようにセッティングすること。また、前後のサスペンションのバランスを整えて、より着実な走りをさせるのも悪くない。

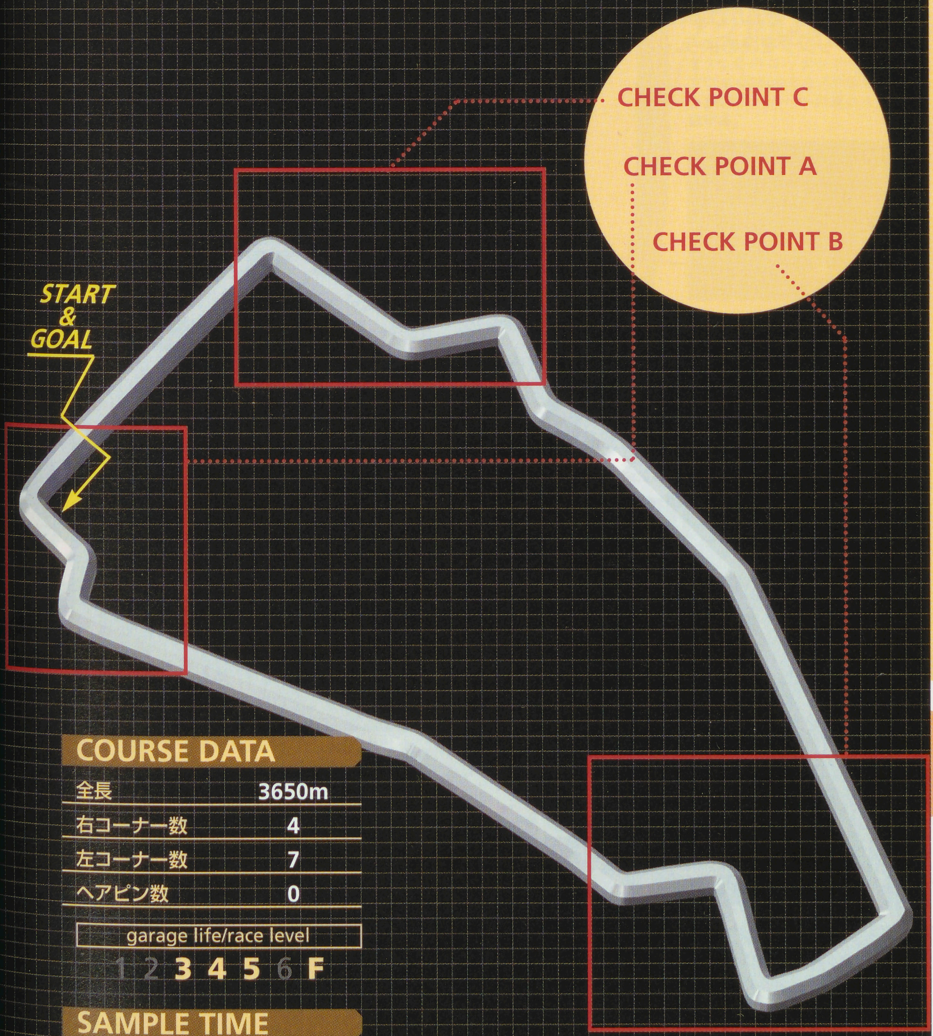


⬅自分に合ったベストチューニングを施して、クリアタイムを少しでも縮めてほしい。

TUNING DATA

タイヤ	slick
ブレーキ	racing(F10/R10)
サスペンション	hard(F7/R10)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(6)
軽量化	level3

リズムが狂いやすいリバースコース 集中力の持続が最大の課題



COURSE DATA

全長	3650m
右コーナー数	4
左コーナー数	7
ヘアピン数	0

garage life/race level

1 2 **3 4 5** 6 **F**

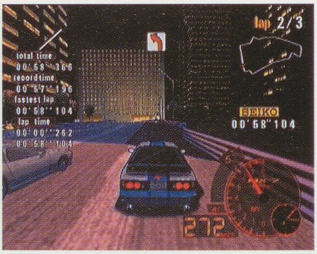
SAMPLE TIME

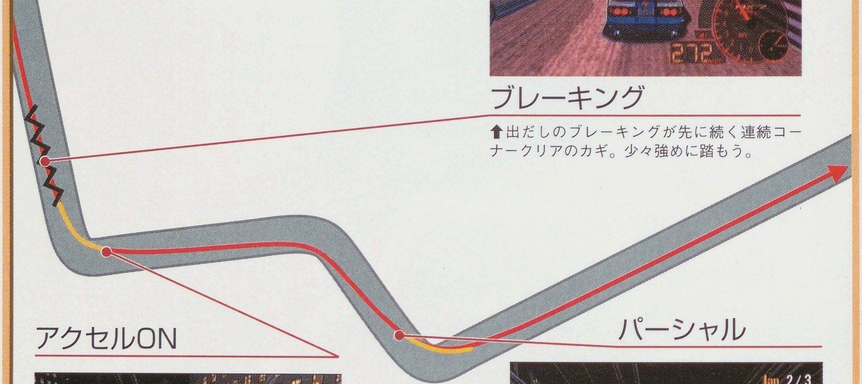
DEFAULT	01'15"500
CHALLENGE	00'56"799
MAX SPEED	307km/h

新宿A リバース　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

スタート直後の連続コーナー。タイトな直角コーナーから始まるのでブレーキングは「早め強め」を心がけること。流れるようなコーナリングを決めよう。

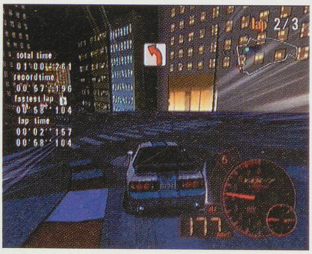




ブレーキング

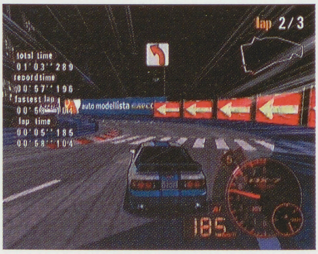
⬆出だしのブレーキングが先に続く連続コーナークリアのカギ。少々強めに踏もう。

アクセルON



⬆十分な減速ができていれば次のコーナーはフルアクセルでOK。インベタに切りこめ。

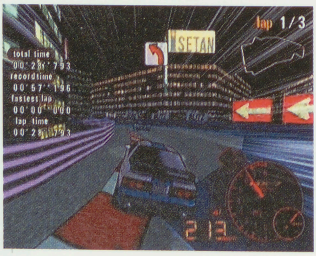
パーシャル



⬆この地点に差しかかるとスピードが乗っているので、無理せずパーシャルを活用。

CHECK POINT B

第1コーナーはパーシャルを使って抜け、第2～3コーナーは基本に忠実なアウト・イン・アウトで攻めよう。最終コーナーは少々シビアだが、縁石に乗り上げることでフルアクセルで抜けられる。



⬅最終コーナーはアウトから進入、キレイにラインを取れば200km/h前後で抜けられる。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

shinjuku a course reverse



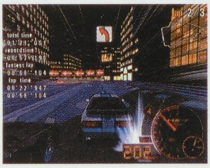
ブレーキング

⬅この地点のブレーキングの遅れに注意。アウトに膨らみ側壁にぶつかるケースが多い。



アクセルON

⬆3つめのコーナーの後は、アクセルONのままこの位置から次のコーナーへの進入を開始する。

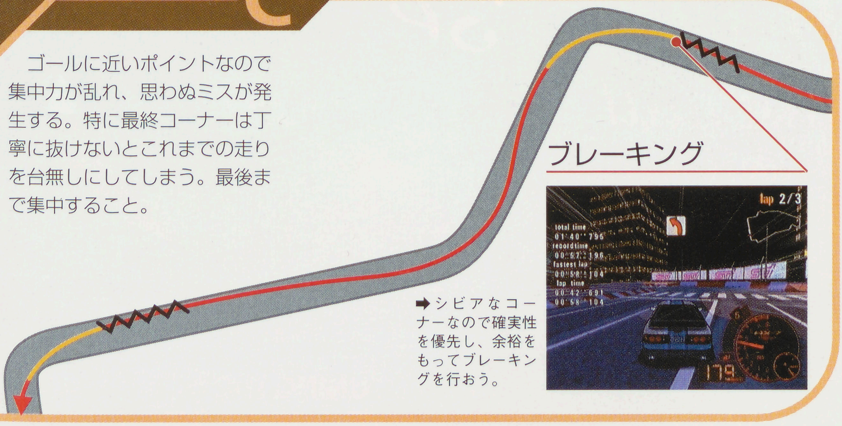


パーシャル

⬆コーナーはかなりキツめ。OFFタイミングは少し早めに。

CHECK POINT C

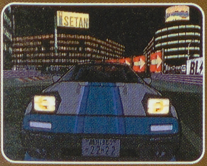
ゴールに近いポイントなので集中力が乱れ、思わぬミスが発生する。特に最終コーナーは丁寧に抜けないとこれまでの走りを台無しにしてしまう。最後まで集中すること。



ブレーキング

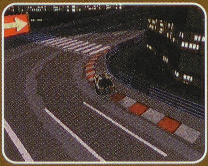
➡シビアなコーナーなので確実性を優先し、余裕をもってブレーキングを行おう。

VJ POINT ～新宿A～



POINT1

⬅「ISETAN」や「○I○I」など、実在する看板をチラチラ登場させてみるのもおもしろい。その際はフロントからの視点がオススメだ。



POINT2

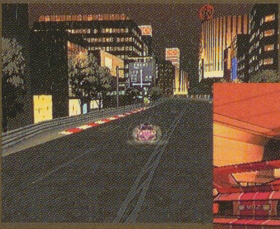
⬅走りの技術を見せたいのなら、最終の連続コーナー（リバースでは最初になる）で決まり。CPをていねいに突いて、鮮やかに駆け抜けよう。

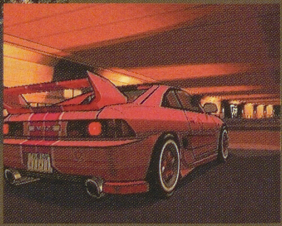
COURSE GUIDE 10

新宿B
NORMAL

怖いウェット路面での走行

新宿三丁目〜四谷四丁目付近を再現したもうひとつの市街地コース。コーナー数等をみれば新宿Aよりもややイージーと考えられるが、こちらは夜間である上に天候は雨であるため、より一層視界が悪く、滑りやすいウェット路を走行しなくてはならない。コース攻略以前に車のセッティング等に重点を置くこと。

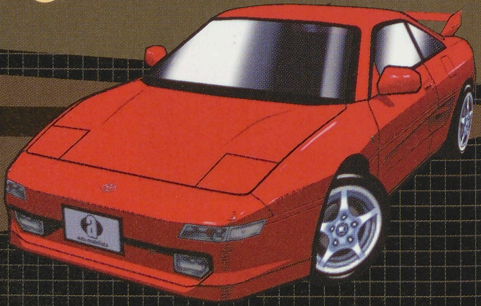




shinjuku b course normal

CHALLENGE CAR

MR2 GT-S
SW20



慣性ドリフトが非常に有効

ウェット路を走行するにあたり、避けたいのはパワータイプのFR車である。相性が悪く、驚くほど滑りやすい。ここで選んだMR2は操作性が非常に良く、慣性ドリフトが得意なMR車。ドリフトが難しいゲームの性質上、ウェット路では丁度良い滑りを体感できる。ただし、ブレーキが強いと姿勢を乱しやすいので注意。



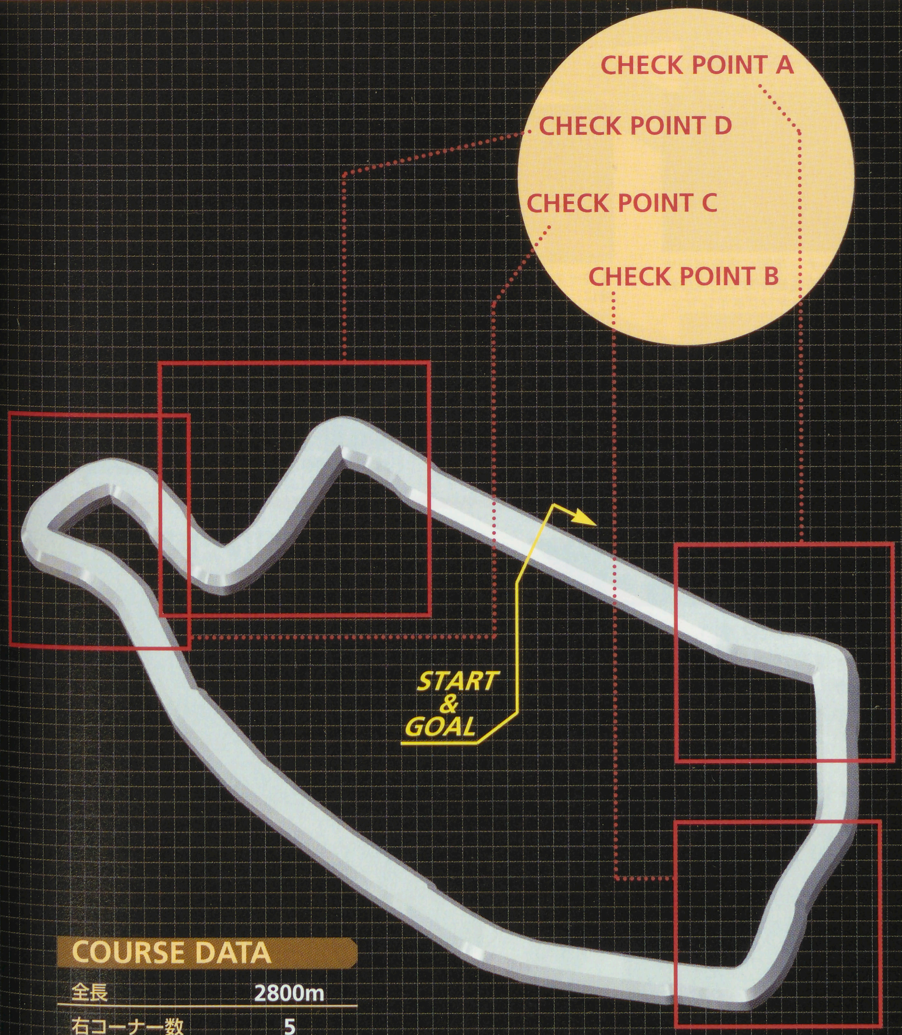
⬅滑りやすいウェット路とはいえ、MR車ならばテクニック次第でいくらでも修正が可能。

TUNING DATA

タイヤ	sports radial
ブレーキ	sports(F7/R7)
サスペンション	hard(F9/R9)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(8)
軽量化	level3

魅せるコース攻略—新宿B ノーマル

降り注ぐ雨が視界をさえぎり タイヤを滑らせるウェットステージ



COURSE DATA

全長	2800m
右コーナー数	5
左コーナー数	2
ヘアピン数	0

garage life/race level

1 **2** 3 **4** 5 6 **F**

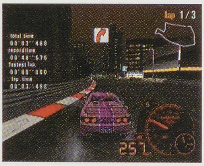
SAMPLE TIME

DEFAULT	00'59"000
CHALLENGE	00'48"289
MAX SPEED	276km/h

新宿B ノーマル　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

ブレーキング



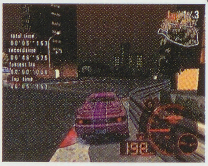
⬆コーナー手前に角度がやや変化する直線がある。その地点がブレーキングポイント。

パーシャル



⬆コーナリングは慎重さと同時に、大胆な攻めも必要。縁石ギリギリを狙って進入！

アクセルON

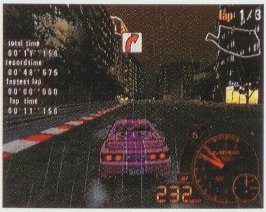


⬆視界が開けた瞬間にアクセル。すばやく立ち上がろう。

　まずはゆるやかなコーナーでウェット路に慣れていこう。非常に滑りやすく、姿勢が乱れやすいので注意。急加速やハードブレーキングはなるべく避け、丁寧なドライビングを徹底すべし。

CHECK POINT B

　POINT Aとは違い、このコーナーは非常にシビア。ブレーキング、ステアリングの両方に気を使うポイントだ。姿勢を乱さないように注意しよう。



ブレーキング

⬆このタイミング（画面）でOKだ。

アクセルON



⬆速度調整とステアリングがうまくいけば160～170km/hほどの速度で抜けられる。

パーシャル



⬆ようやくコーナーが見えてくる。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

shinjuku b couse normal

CHECK POINT C

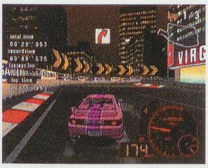
後半の難関ポイント。第1コーナーはかなり角度が深いので、無理せずに強めのブレーキングを。慣れも必要になるのでコツをつかむまで何度も走り込もう。



パーシャル

➡コーナー出口は意外に膨らむので、アクセルはきっちりゆるめる。

パーシャル



⬅縁石ギリギリのラインが理想だが、クラッシュするようならば無難に減速を選択しよう。

ブレーキング

➡やや角度が変化する地点がブレーキングポイント。通過後ではブレーキが間に合わない。

CHECK POINT D

ここまでくればあとはアウト・イン・アウトで簡単にクリアできる。ただし、ウェット路であるということは忘れずに、慎重なコーナリングを行うこと。



パーシャル

➡きついコーナーだが、その前のコーナーで十分減速できているはず。パーシャルでOK。

ブレーキング

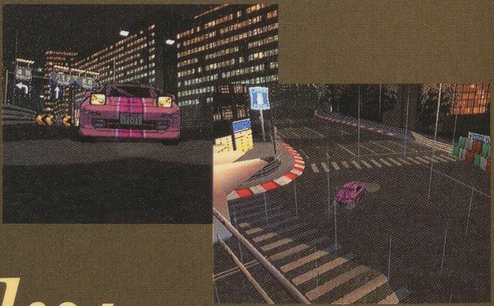
⬆「ISETAN」が視界に入った瞬間くらいが、ブレーキングタイミングの目安だ。

COURSE GUIDE 11

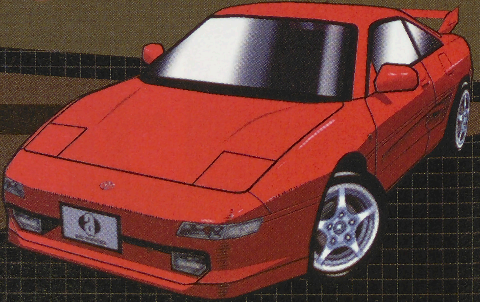
新宿B REVERSE

シビアなコーナーが難所

ウェットステージである新宿Bのリバースコースも、やはりノーマルコース同様の注意が必要となる。そして、最大の難関となってくるのがスタート開始後の第1コーナーと、トンネルを抜けた後のコーナー。非常にシビアなのでブレーキングポイントを間違えると派手にクラッシュし、大幅なタイムロスへと繋がる。



shinjuku b course reverse

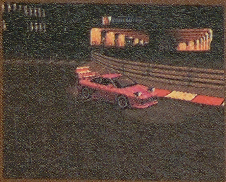


CHALLENGE CAR

MR2 GT-S
SW20

4WDを選ばなかった理由

ウェット路にもっとも適応できる駆動方式は4WDといわれているが、パワーと加速力がありすぎるために、このコースではかえって扱いにくい存在だ。4WDを使うとなるとエンジンレベルを低めに設定しなければ、シビアなコーナーをクリアすることは難しい。使用車であるMR2ですらパワーがありあまる感覚を覚えた。

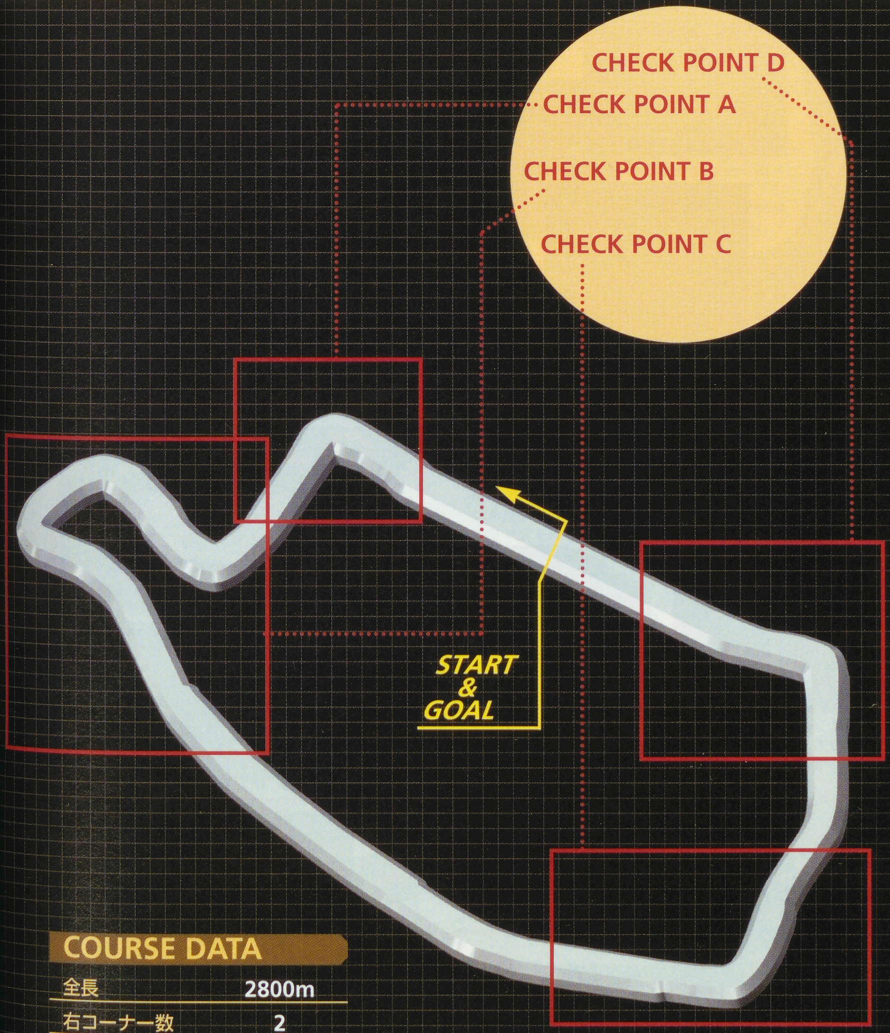


⬅リバースにのみ存在するシビアなコーナーは、ハイパワーマシンには大変困難だ。

TUNING DATA

タイヤ	sports radial
ブレーキ	racing(F10/R10)
サスペンション	hard(F10/R10)
タービン	full turbine
マフラー	racing
コンピュータ	level3
エンジン	level5
ファイナルギア	max-speed(8)
軽量化	level3

ノーマルから飛躍的に難度の上がった2つのコーナーが立ちはだかる



COURSE DATA

全長	2800m
右コーナー数	2
左コーナー数	5
ヘアピン数	0

garage life/race level

1 2 **3** **4** 5 6 **F**

SAMPLE TIME

DEFAULT	00'58"750
CHALLENGE	00'49"419
MAX SPEED	275km/h

新宿B リバース　CHECK POINT攻略

CHECK POINT A

リバースコースの難所の1つはズバリこのスタート直後のコーナー。ブレーキングが早すぎるとコーナリング前に衝突し、遅ければアンダーステアが出る。

パーシャル



➡かなりシビアなので縁石を利用。膨らんでも構わず、脱出後は早めにアクセルオン。

ブレーキング



⬆スポンサー看板を抜けるか抜けないかの地点でブレーキ。アウト側から進入しよう。

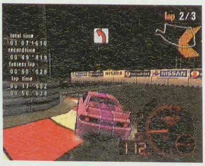
CHECK POINT B

パーシャル



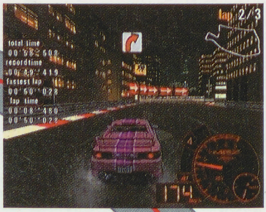
⬆ラインがゆるやかめなので、アクセルOFFで十分対処できる。

アクセルON



⬅CPを通過したらすぐにアクセルオン。続くストレートのために早めの加速を優先しよう。

パーシャル



⬆「矢印看板」に差しかかる手前からアクセルをOFFに。

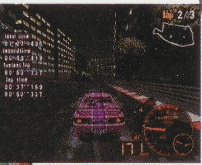
このポイントではブレーキングは必要ないので、パーシャルを活用していこう。ただし、ラインはしっかりと最短距離を取っていかないとタイムロスになる。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル

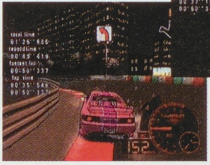
CHECK POINT C

2つめの難所が、このトンネルを抜けた後に待ち受けるコーナーである。きっちり減速するのもいいが、タイムを縮めたいならばこのようなライン取りが理想といえる。

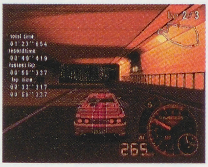
アクセルON



⬆視界が開けたら即アクセルオン。冷や汗ものだが、成功の爽快感は高くタイムも縮む。



⬇コーナーの先は見えないので賭けに近いが、うまくいけばこのスピードでクリアが可能。



⬅トンネル脱出前にブレーキON、脱出直後を目安にステアリングを切る。かなりシビア。

パーシャル

ブレーキング

CHECK POINT D



➡早めに減速し、なるべく深い角度にならないようなコーナリングを行いたいところ。

ブレーキング



アクセルON

⬅ここのアクセルオンはとにかく早め。最終コーナーを抜けてしまえばゴールは目前だ。

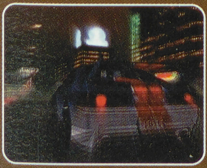
パーシャル



⬅コーナリング中はもう少し低い速度を維持。

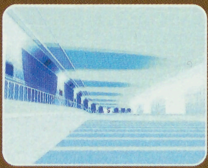
残すコーナーの難易度は低い。ただし、何度も言うようだが焦らずじっくりアプローチしよう。最後の最後でイージーミスを犯すことは、絶対に避けなければならない。

VJ POINT ～新宿B～



POINT1

⬅新宿コースでは、街をどう見せるかに頭を悩ますところ。フロント視点やリア視点ならば、夜景がうまくカメラに収まってくれる。



POINT2

⬅新宿Aコースにはなかったトンネルもポイント。ドライバー視点やフロント視点を使い、ライトが内部に描き出すゼブラを撮り込もう。

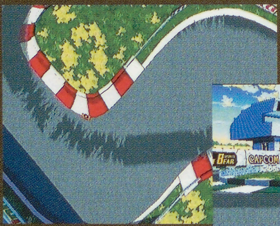
COURSE GUIDE 11

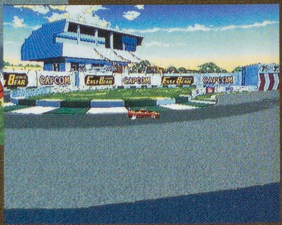
タミヤ掛川サーキット

NORMAL/REVERSE

いかに減速の数を抑えるか？

道幅が広く、緩やかなコーナーが多いため、ルーズな走りでもクラッシュのような大きなタイムロスを生むミスは起きにくい。高速コーナーをより高速で駆け抜けるために、減速する回数を切り詰めることが最大のポイントとなる。本書では、ノーマルコースを例にとって共通するポイントを解説していこう。





tamiya kakegawa circuit

normal/reverse

タミヤ掛川サーキット出現条件

出現条件はズバリ「ガレージライフモードのクリア」である。タミヤ掛川サーキットは、ライバル車との接触が起きにくく、マシンの性能差も発生しにくいことから（右の解説を参照）、対戦プレイには持ってこいのコース。ガレージライフモードを制覇した後は、このコースで大勢と盛り上がってはいかがだろうか？



←小気味いいモーター音を響かせて走るRCカー。このコースにエントリーしたクルマは、すべてRC化する。

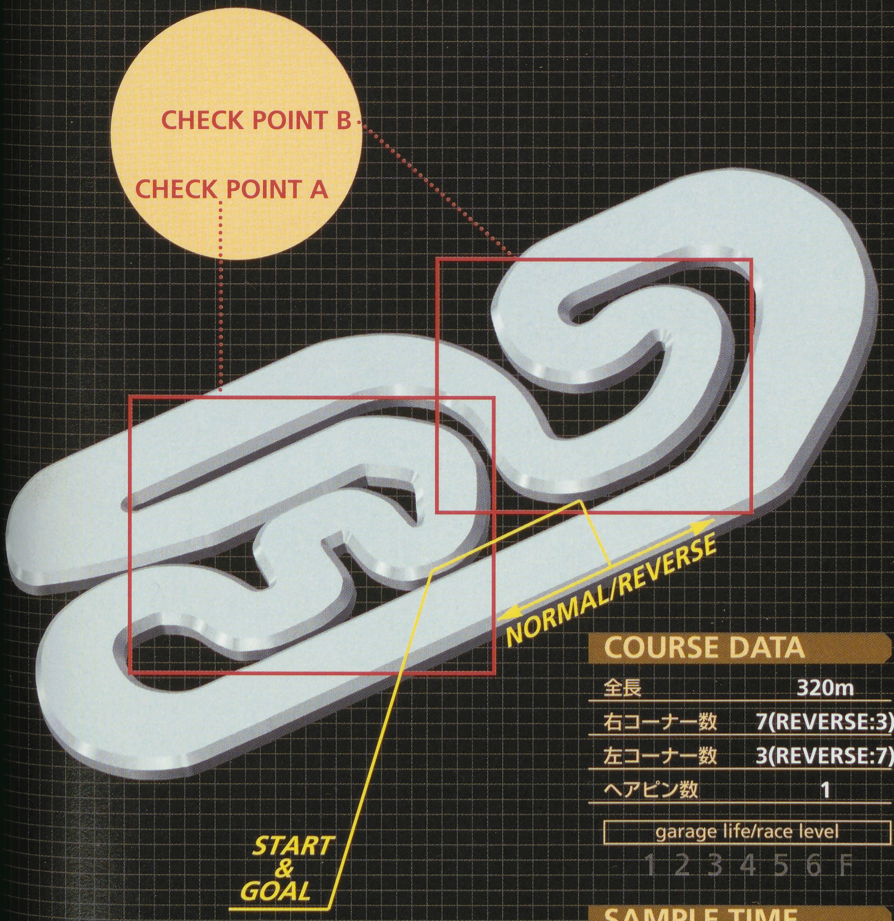
どんな車もRCに変身！

このコースではクルマの性能に大きな変化が起きる。詳しくは下のカコミのとおりで、つまりは「クルマの性能差」がほぼなくなってしまうのだ。ちなみにSAMPLE TIMEで紹介しているのは、スリックタイヤを履いたMR車で叩きだしたタイムである。

RC化による性能変化

- ■全車エンジン性能と車重が同じになる（BNR34 SKYLINEと同等）
- ■チューニング設定はタイヤとブレーキ以外反映されない
- ■駆動方式は反映される

連続する高速コーナーが爽快な日本最大級のRCカー専用サーキット



COURSE DATA

全長	320m
右コーナー数	7(REVERSE:3)
左コーナー数	3(REVERSE:7)
ヘアピン数	1

garage life/race level

1 2 3 4 5 6 F

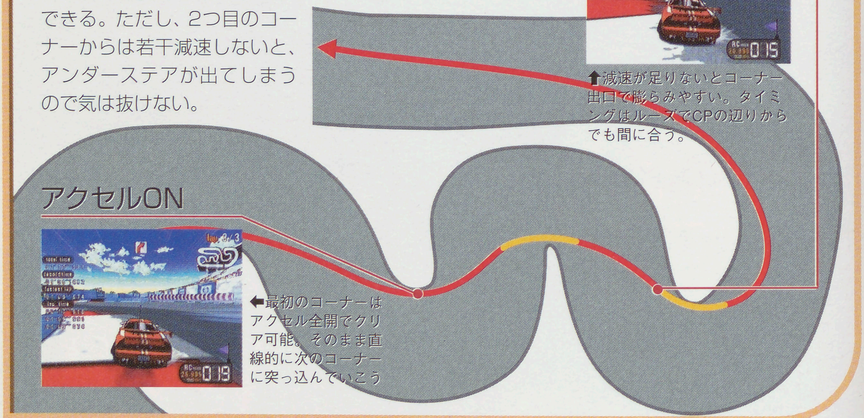
SAMPLE TIME

DEFAULT	01'20"500
CHALLENGE	01'08"482
MAX SPEED	—

タミヤ掛川サーキット CHECK POINT攻略

CHECK POINT NORMAL A

このスラロームは、CPをギリギリでカットするように直線的に攻めれば、かなりのスピードを維持したままクリアできる。ただし、2つ目のコーナーからは若干減速しないと、アンダーステアが出てしまうので気は抜けない。



パーシャル



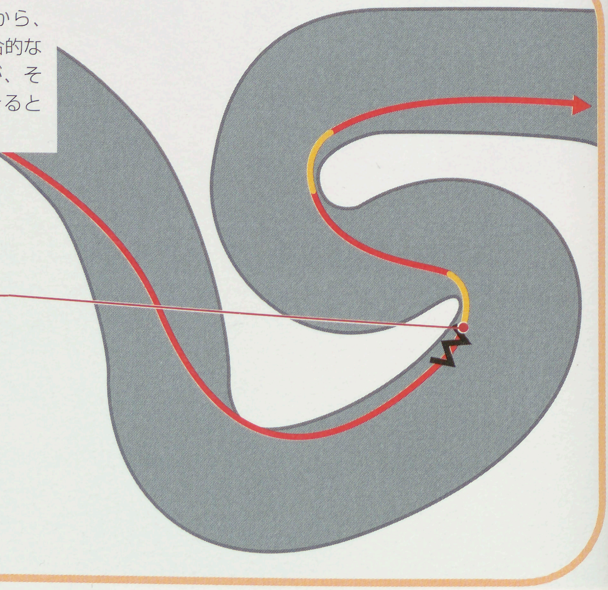
⬆減速が足りないとコーナー出口で膨らみやすい。タイミングはルーズでCPの辺りからでも間に合う。

アクセルON

⬅最初のコーナーはアクセル全開でクリア可能。そのまま直線的に次のコーナーに突っ込んでいこう

CHECK POINT NORMAL B

緩く大きなコーナーから、急角度のS字へと続く複合的なコーナー。難度は高いが、その分きれいにクリアできるとタイム短縮につながる。

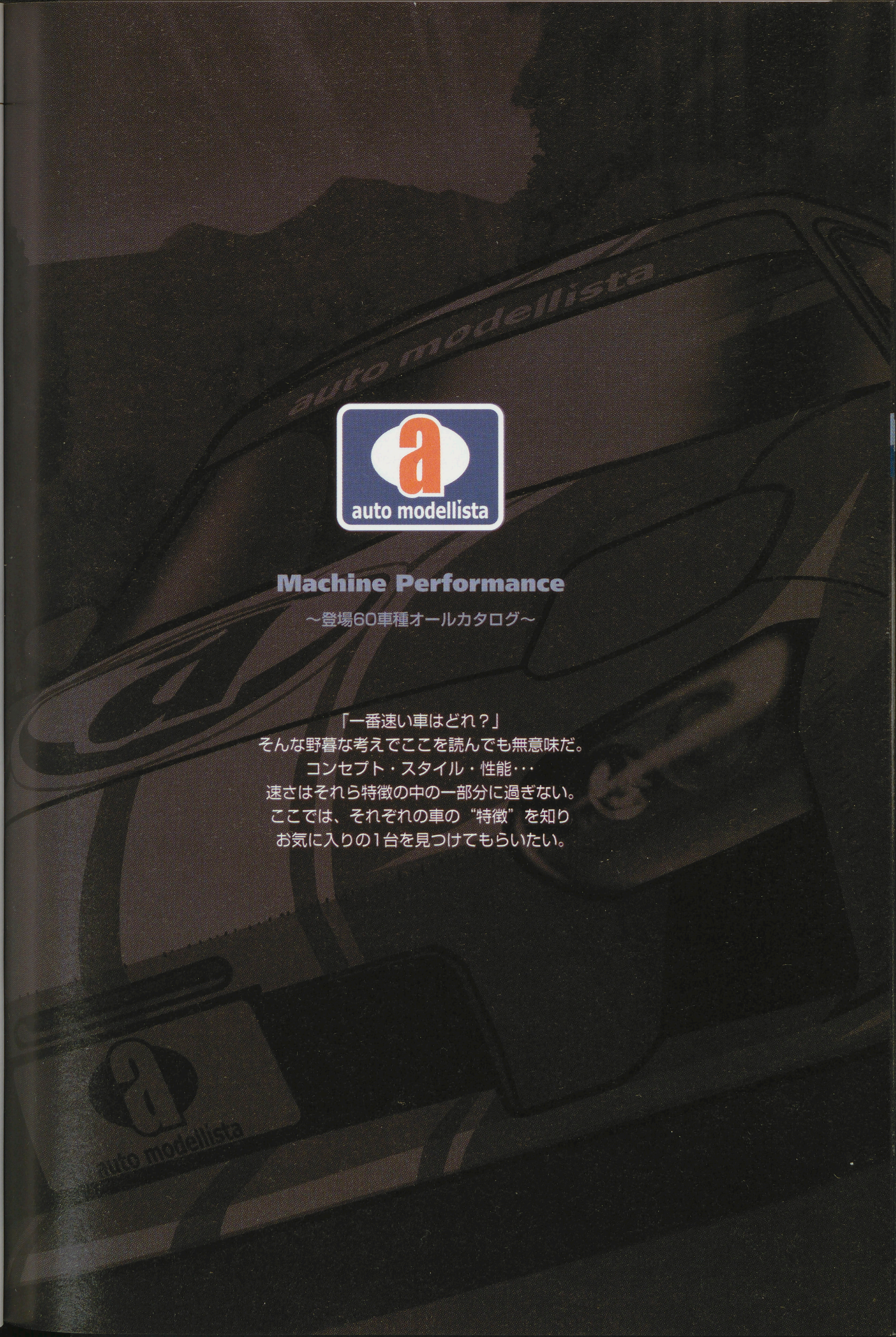


ブレーキング



⬆緑色の縁石が見えてきたら一気に減速。次のコーナーのCPを突けるような位置へ抜けていこう。

ブレーキ　アクセルON　パーシャル



auto modellista

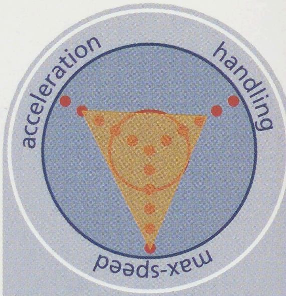
Machine Performance

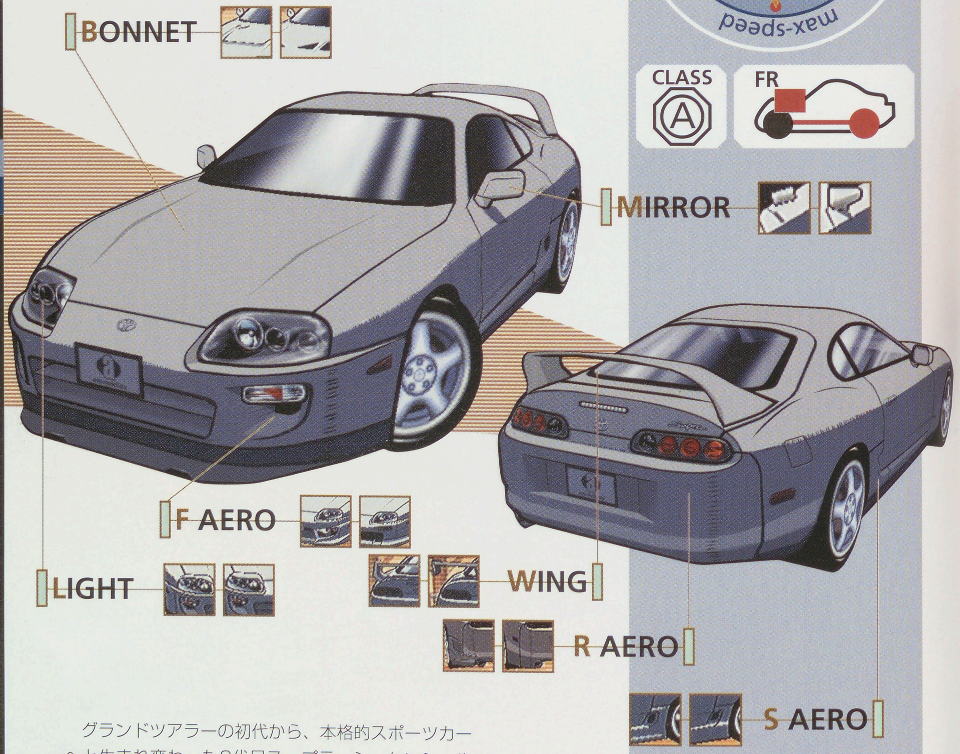
〜登場60車種オールカタログ〜

「一番速い車はどれ？」
そんな野暮な考えでここを読んでも無意味だ。
コンセプト・スタイル・性能・・
速さはそれら特徴の中の一部分に過ぎない。
ここでは、それぞれの車の"特徴"を知り
お気に入りの1台を見つけてもらいたい。

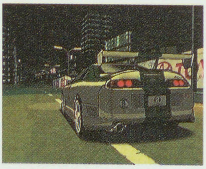
TOYOTA

SUPRA RZ





グランドツアラーの初代から、本格的スポーツカーへと生まれ変わった2代目スープラ。シーケンシャルツインターボにより280ps/46kg-mの大馬力・大トルクを生み出す可変バルブタイミング機構付BEAMSエンジン、国産車初採用の6速ミッション、圧倒的運動性能を誇るシャシーなど、1993年の登場以来熟成に熟成を重ね、スポーツ・オブ・トヨタのフラッグシップにふさわしいクルマに仕上がっている。





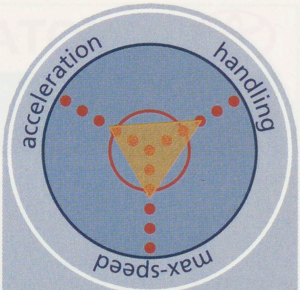
SPEC　JZA80

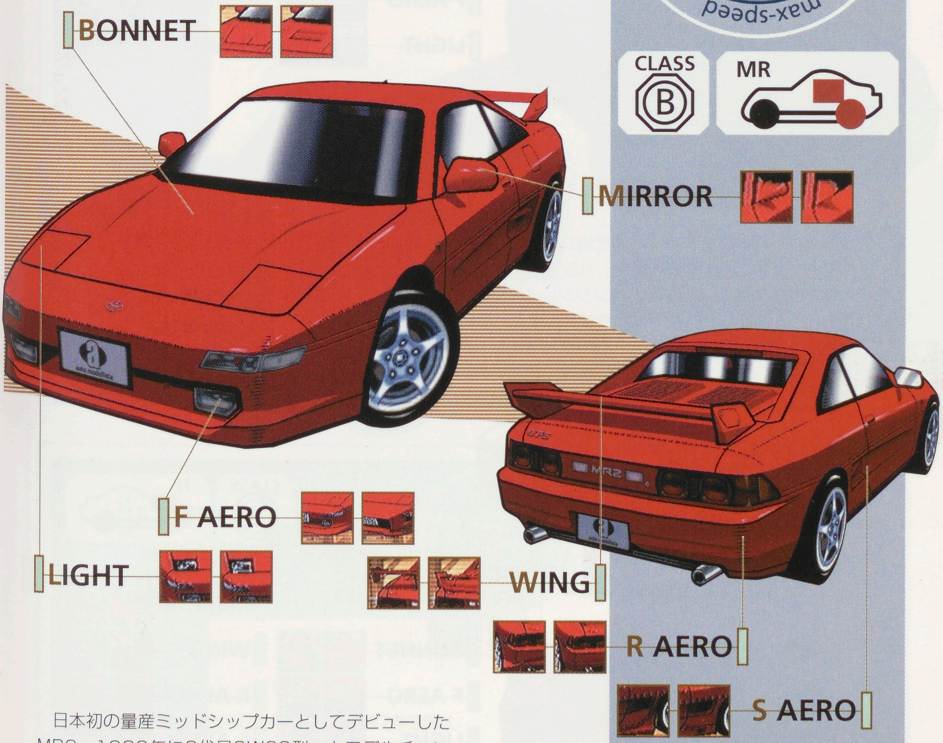
全長／全幅／全高	4520mm／1810mm／1275mm
ホイールベース	2550mm
排気量	2997cc
エンジン変更	○
エンジン形式	2JZ-GTE
最大出力	280ps／5600rpm（1003ps）
最大トルク	46.0kgm／3600rpm（130.5kgm）
重量	1510kg（1328kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

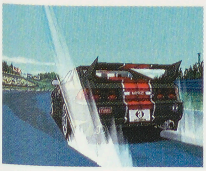
TOYOTA

MR2 GT-S





日本初の量産ミッドシップカーとしてデビューしたMR2。1989年に2代目SW20型へとモデルチェンジした。当初スピンしやすい特性だったが、5度に渡るマイナーチェンジにより、ミッドシップらしいトラクションの高さと回頭性が武器のピュアスポーツへと熟成された。とくにターボを搭載したGT-Sは、2リッターながら確かなウデさえあれば、280psクラスのスポーツカーを脅かすだけのポテンシャルを持つ。



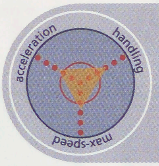


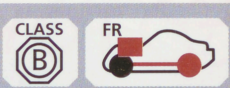
SPEC SW20

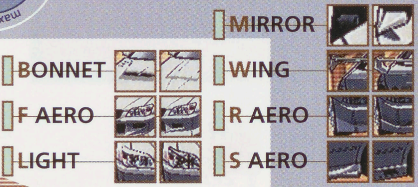
全長／全幅／全高	4170mm／1695mm／1235mm
ホイールベース	2400mm
排気量	1998cc
エンジン変更	○
エンジン形式	3S-GTE
最大出力	245ps／6000rpm（770ps）
最大トルク	31.0kgm／4000rpm（90.6kgm）
重量	1280kg（1196kg）
出現条件	―

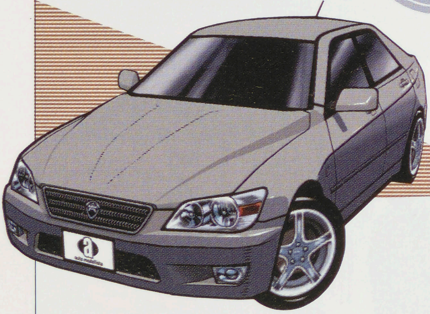
TOYOTA

ALTEZZA RS200"Z EDITION"









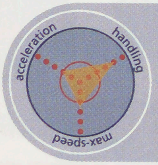
SPEC SXE10

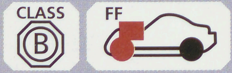
全長／全幅／全高	4400mm／1725mm／1410mm
ホイールベース	2670mm
排気量	1998cc
エンジン変更	○
エンジン形式	3S-GE
最大出力	210ps／7600rpm（528ps）
最大トルク	22.0kgm／6400rpm（60.0kgm）
重量	1360kg（1196kg）
出現条件	—

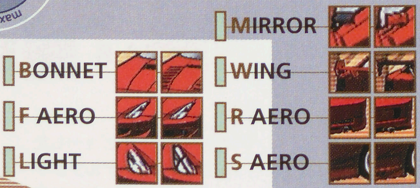
1998年10月に、走りと実用性を両立した小型FRスポーツセダンとしてデビュー。ハンドリングのためのフロントミッドシップ・エンジンレイアウト、空力特性を高めるアンダーフロアのフラット化、ホットモデルであるRS200は6速MTを装備するなど、「操る喜び」を感じられるクルマである。

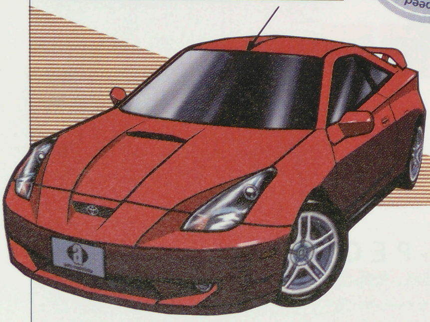
TOYOTA

CELICA SS-Ⅱ









SPEC ZZT231

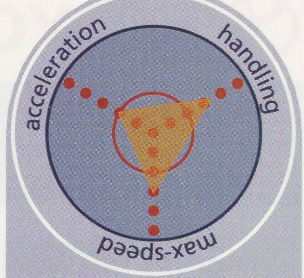
全長／全幅／全高	4335mm／1735mm／1305mm
ホイールベース	2600mm
排気量	1795cc
エンジン変更	○
エンジン形式	2ZZ-GE
最大出力	190ps／7600rpm（497ps）
最大トルク	18.4kgm／6800rpm（49.5kgm）
重量	1120kg（985kg）
出現条件	—

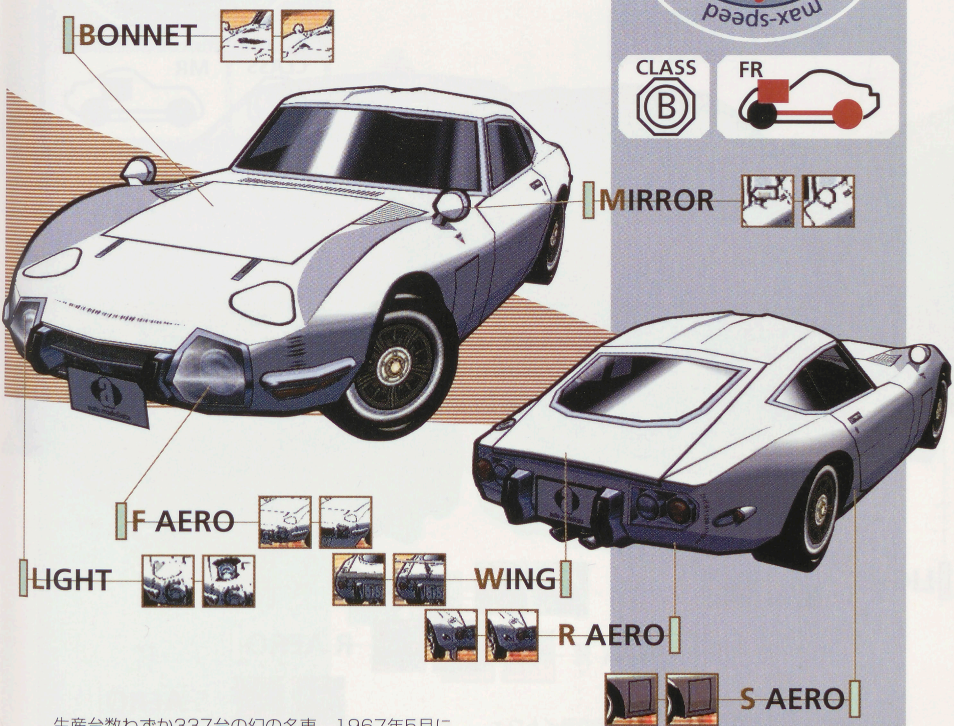
日本を代表するスペシャリティーカー。これまでの2リッターから1.8リッタークラスへと少し小型化したが、つねに時代をリードするセリカ伝統のスタイリングは健在。SS-Ⅱは190psを誇る新開発2ZZ-GE型エンジンと軽量ボディの組み合わせにより、FFながら、かなりスポーティな走りが楽しめる。

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

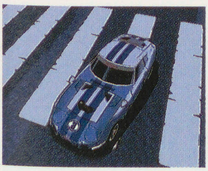
TOYOTA

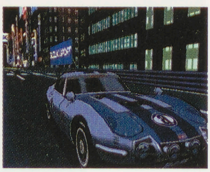
TOYOTA 2000GT





生産台数わずか337台の幻の名車。1967年5月に登場した2000GTは、発売を前に1966年10月、78時間スピードトライアルに挑戦し、平均速度206.02kmを達成。3つの世界新記録と13のクラス別国際記録を塗り替えた。エンジンはクラウン用の直列6気筒をベースにヤマハがDOHC化。メカニズム以外にもローズウッドのダッシュボードやレザー張りのバケットシートなど、インテリアも豪華であった。





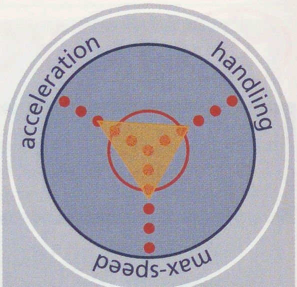
SPEC

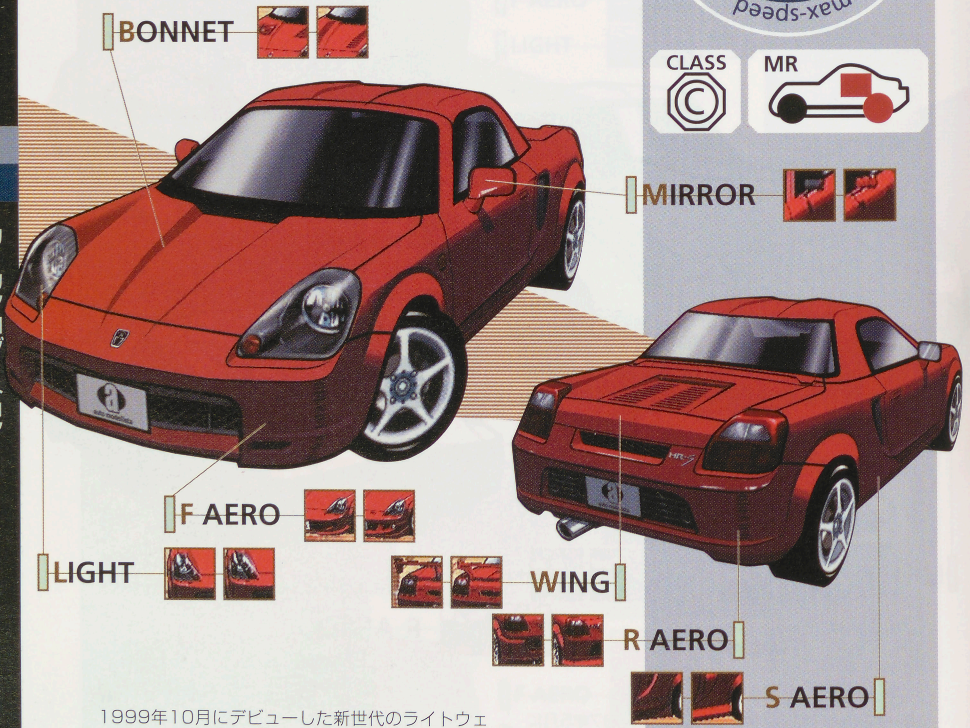
MF10

全長／全幅／全高	4175mm／1600mm／1170mm
ホイールベース	2330mm
排気量	1988cc
エンジン変更	○
エンジン形式	3M
最大出力	150ps／6600rpm（380ps）
最大トルク	18.0kgm／5000rpm（48.6kgm）
重量	1145kg（1007kg）
出現条件	LV4の裏六甲シリーズをすべて優勝する

TOYOTA

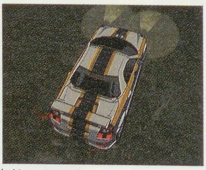
MR-S "S EDITION"





1999年10月にデビューした新世代のライトウェイト・オープンスポーツカー。MR2の後継車で、ミドシップ2シーターのレイアウトを持つ。オープンエアの気持ち良さ、ミドシップが生み出すスポーティな走り、そして装備充実のSエディションは快適性も備えており、なんとも欲張りな一台。さらにレーシングカーばりの電子制御クラッチによる2ペダル・シーケンシャルシフト（ATではなくMTだ！）仕様もある。





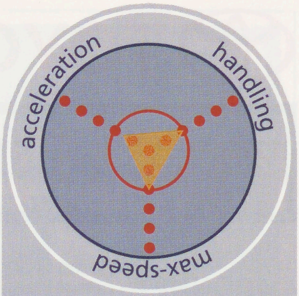
SPEC ZZW30

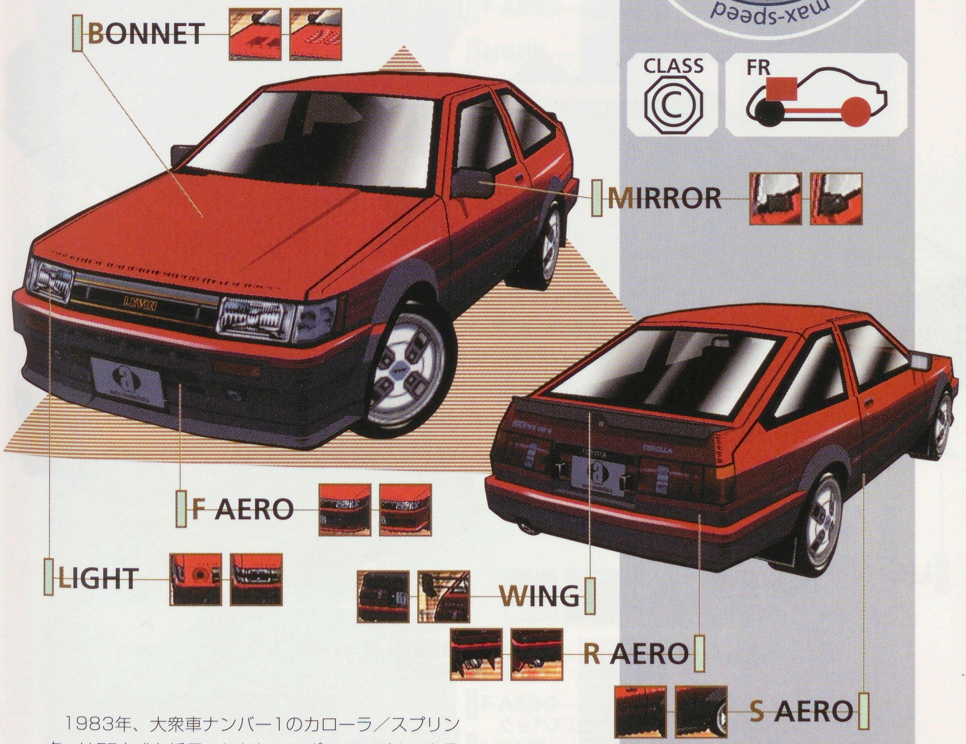
全長／全幅／全高	3885mm／1695mm／1235mm
ホイールベース	2450mm
排気量	1794cc
エンジン変更	○
エンジン形式	1ZZ-FE
最大出力	140ps／6400rpm（364ps）
最大トルク	17.4kgm／4400rpm（46.1kgm））
重量	970kg（853kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

TOYOTA

LEVIN 3door 1600GT APEX





1983年、大衆車ナンバー1のカローラ／スプリンターはFF方式を採用。しかし、スポーツモデルであるカローラ・レビン／スプリンター・トレノだけはFR方式を維持した。3ドアハッチバックと2ドアノッチバックボディを持ち、心臓部には新開発の1.6リッター4A-GEU型DOHC直列4気筒エンジンを搭載。動力性能は大したことはないが、軽い吹け上がりと鋭いレスポンスは、数字だけでは測れない楽しさがある。



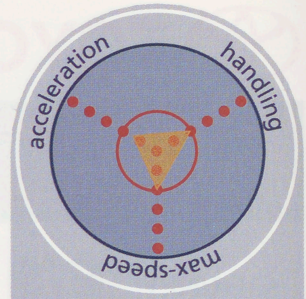


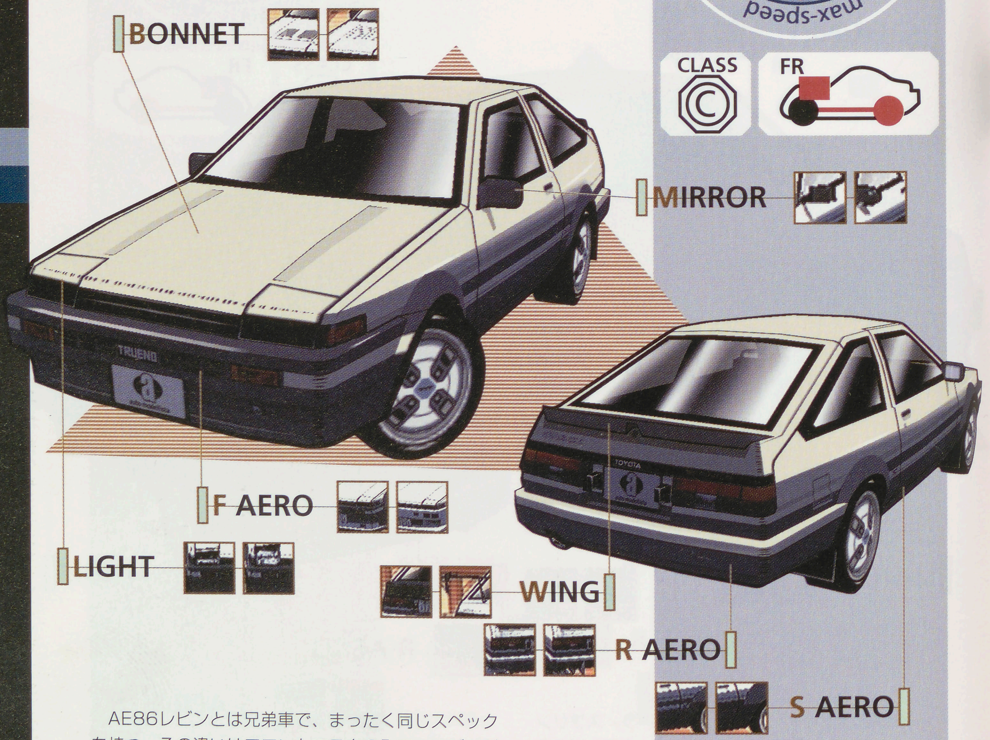
SPEC　AE86

全長／全幅／全高	4180mm／1625mm／1335mm
ホイールベース	2400mm
排気量	1587cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4A-GEU
最大出力	130ps／6600rpm（331ps）
最大トルク	15.2kgm／5200rpm（41.02kgm）
重量	940kg（827kg）
出現条件	—

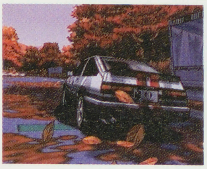
TOYOTA

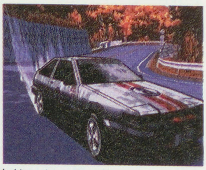
TRUENO 3door GT APEX





AE86レビンとは兄弟車で、まったく同じスペックを持つ。その違いはフロントマスクのみで、レビンがオーソドックスな角目ライトを採用しているのに対し、トレノはグリルなしのリトラクタブルヘッドライトを採用している。今となってはスペックはアンダーパワーだし、シャシーの限界性能も決して高いものではないが、それゆえにコントロールがしやすく、FRならではの気持ちのイイ走りが堪能できる。





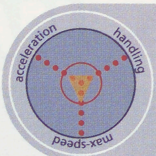
SPEC **AE86**

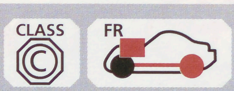
全長／全幅／全高	4205mm／1625mm／1335mm
ホイールベース	2400mm
排気量	1587cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4A-GEU
最大出力	130ps／6600rpm（331ps）
最大トルク	15.2kgm／5200rpm（41.0kgm）
重量	940kg（827kg）
出現条件	—

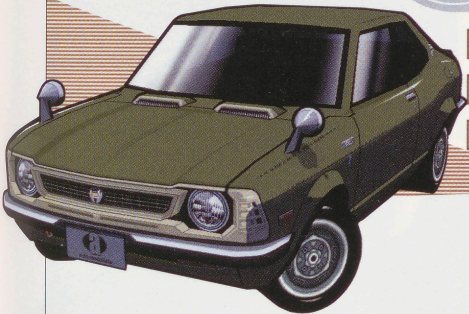
※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

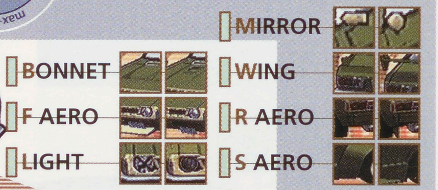
TOYOTA

COROLLA LEVIN









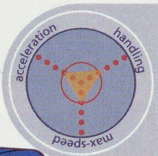
「安価で手軽にモータースポーツを楽しめるクルマ」というコンセプトのもと開発されたTE27。当時セリカに搭載されていたパワフルな2T-G型1600ccDOHC直列4気筒エンジンを、小型・軽量なカローラのボディに載せ、オーバーフェンダーで武装。数々のレース・ラリーシーンで活躍した。

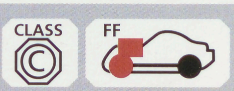
SPEC TE27

全長／全幅／全高	3945mm／1595mm／1335mm
ホイールベース	2335mm
排気量	1588cc
エンジン変更	○
エンジン形式	2T-G
最大出力	115ps／6400rpm（284ps）
最大トルク	14.5kgm／5200rpm（38.4kgm）
重量	855kg（752kg）
出現条件	LV2の全レースで優勝する

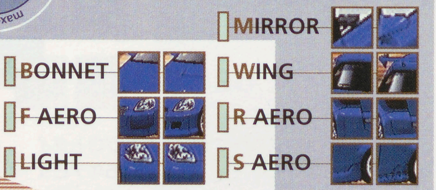
TOYOTA

Vitz RS









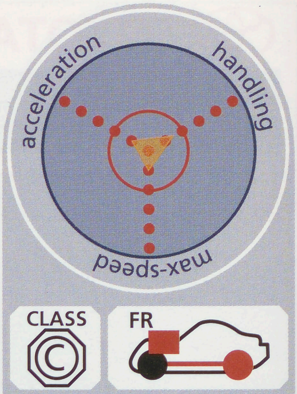
トヨタの世界戦略コンパクトカーとして1999年にデビューしたヴィッツ。そのスポーティモデルであるRSは、1.5リッター110psの専用エンジンを搭載。扁平率55の扁平タイヤ、15mm落とした車高、固めたサス、前後アンチロールバーを備えた足まわりと、その気にさせてくれるホットハッチだ。

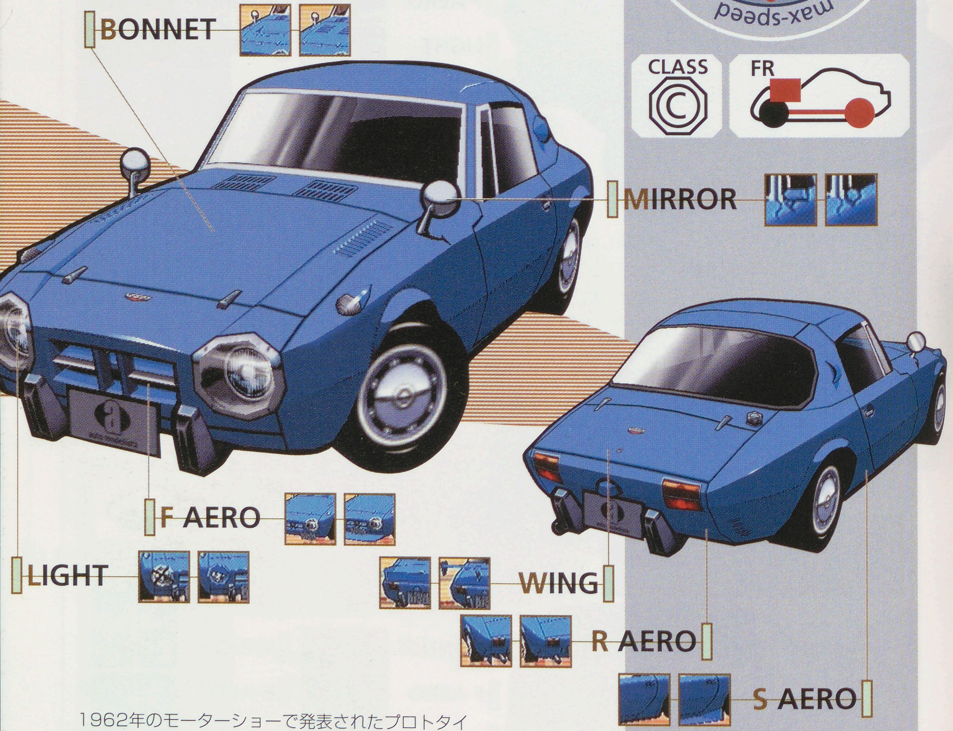
SPEC NCP13

全長／全幅／全高	3630mm／1660mm／1485mm
ホイールベース	2370mm
排気量	1496cc
エンジン変更	○
エンジン形式	1NZ-FE
最大出力	110ps／6000rpm（276ps）
最大トルク	14.6kgm／4200rpm（38.8kgm）
重量	940kg（827kg）
出現条件	—

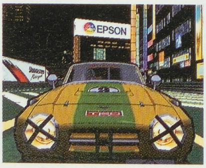
TOYOTA

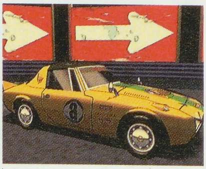
TOYOTA SPORTS 800





1962年のモーターショーで発表されたプロトタイプ（パブリカ・スポーツ）をベースに1965年デビュー。丸く愛らしいスタイルは「ヨタ8」の愛称で親しまれた。アルミ合金のルーフやボンネット、リヤウインドウには樹脂ガラスを採用するなど、徹底した軽量化を図った流線型のボディに、790ccの空冷水平対向2気筒エンジン＋ツインキャブレターを搭載。高性能小型スポーツカーとしてレースなどでも活躍した。





SPEC

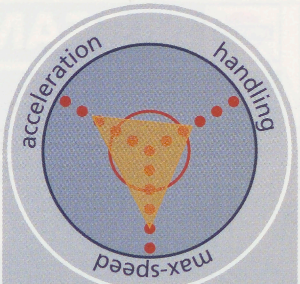
UP15

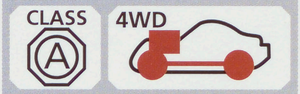
全長／全幅／全高	3610mm／1465mm／1175mm
ホイールベース	2000mm
排気量	790cc
エンジン変更	○
エンジン形式	2U
最大出力	45ps／5400rpm（119ps）
最大トルク	6.8kgm／3800rpm（18.0kgm）
重量	580kg（510kg）
出現条件	LV2をクリアする

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

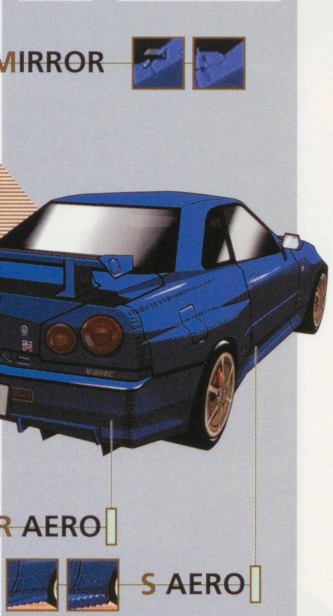
NISSAN

SKYLINE GT-R V-specⅡ









1999年1月にデビュー。280psを発生する2600cc直列6気筒DOHCツインターボエンジン、電子制御トルクスプリット式4WD、電子制御後輪操舵スーパーHICASなど考えられる最高のメカを満載し、「究極のドライビングプレジャー」を具現化したハイテクマシン。VspecIIには、ボディ下面の空気の流れを整えダウンフォースを生むディフューザー、軽量化のためカーボン製エンジンフードも採用されている。





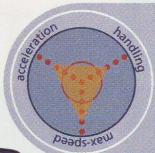
SPEC

BNR34

全長／全幅／全高	4600mm／1785mm／1360mm
ホイールベース	2665mm
排気量	2568cc
エンジン変更	○
エンジン形式	RB26DETT
最大出力	280ps／6800rpm（956ps）
最大トルク	40.0kgm／4400rpm（115.1kgm）
重量	1560kg（1372kg）
出現条件	—

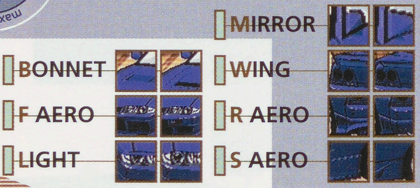
NISSAN

SKYLINE GT-R V-spec



CLASS A　4WD





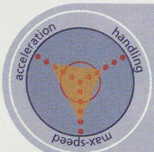
SPEC　BCNR33

全長／全幅／全高	4675mm／1780mm／1360mm
ホイールベース	2720mm
排気量	2568cc
エンジン変更	○
エンジン形式	RB26DETT
最大出力	280ps／6800rpm（986ps）
最大トルク	37.5kgm／4400rpm（107.9kgm）
重量	1540kg（1355kg）
出現条件	―

1995年1月に、あらゆる面において先代R32 GT-Rを凌駕して誕生した。よりモータースポーツを意識したV-specには、アテーサET-Sプロ、スーパーHICAS、ブレンボ製ブレーキ、ストラットタワーバー、アルミ製のボンネット／フロントフェンダーなどを採用し、限界性能をさらに高めている。

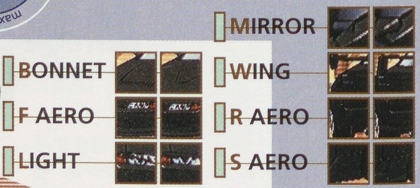
NISSAN

SKYLINE GT-R V-spec II



CLASS A　4WD





SPEC　BNR32

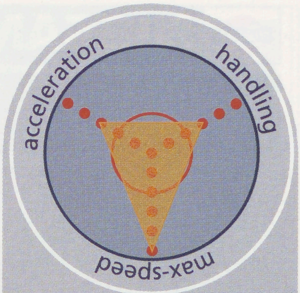
全長／全幅／全高	4545mm／1755mm／1355mm
ホイールベース	2615mm
排気量	2568cc
エンジン変更	○
エンジン形式	RB26DETT
最大出力	280ps／6800rpm（986ps）
最大トルク	36.0kgm／4400rpm（103.6kgm）
重量	1500kg（1319kg）
出現条件	―

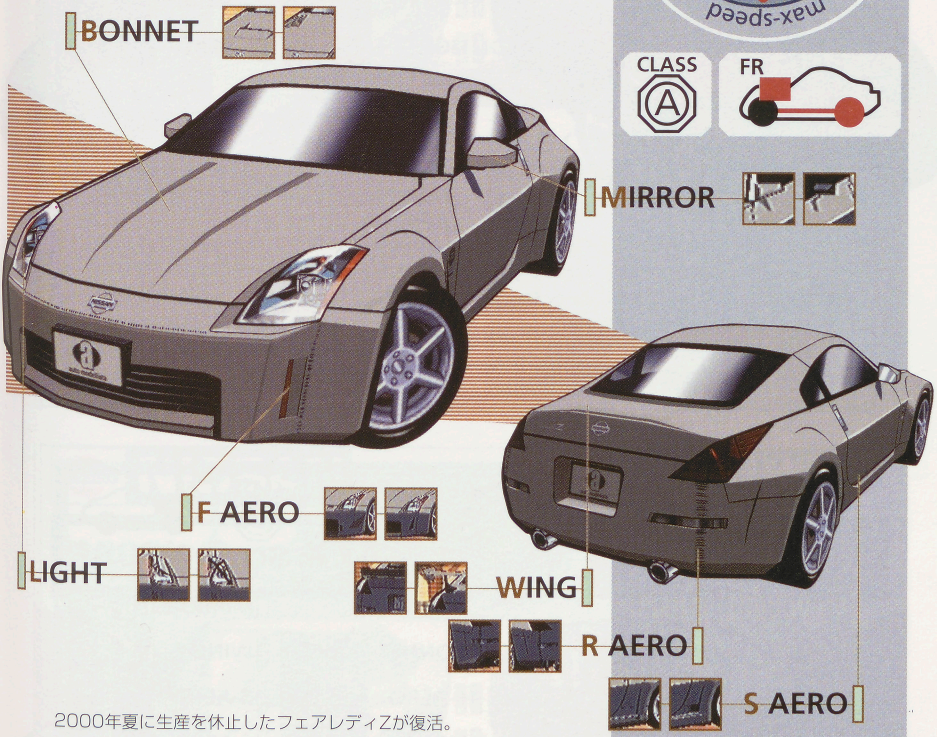
KPGC110の生産中止から、実に16年の月日を経て復活した「R」がR32GT-R。スカイラインにとって特別な呼称である「GT-R」の名に恥じない卓越した動力性能は、公道で100%発揮することは不可能。まさに敵なしの走りは、グループAレースで29連勝を記録するなど､サーキットでも無敵だった。

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

NISSAN

FAIRLADY Z





2000年夏に生産を休止したフェアレディZが復活。歴代Zのイメージを踏襲しつつ、現代的にアレンジしたボディは、2シーターのハッチバッククーペのみで、アルミやカーボンFRPの採用により軽量化が図られている。エンジンはNAながら280psを発生する3.5リッターV6「VQ」ユニット。FRながら走りは決して過激なものではなく、「世界中の誰もがスポーツドライビングを楽しめる」扱いやすさも併せ持つ。



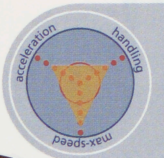


SPEC — Z33

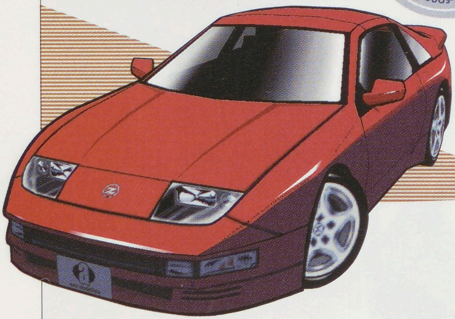
全長／全幅／全高	4310mm／1815mm／1310mm
ホイールベース	2650mm
排気量	3498cc
エンジン変更	○
エンジン形式	VQ35DE〈NEO〉
最大出力	280ps／6200rpm（741ps）
最大トルク	37.0kgm／4800rpm（99.1kgm）
重量	1430kg（1258kg）
出現条件	—

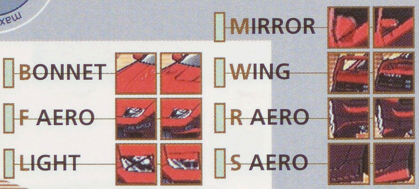
NISSAN

FAIRLADY Z VersionS Twin Turbo 2seater



CLASS A　FR





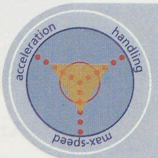
グランドツアラー的な性格だったZが、1989年7月に「リアルスポーツ」へと転換。Z伝統のロングノーズに決別し、ワイド&ローのスポーツカーらしいボディに変身。エンジンも280ps3リッターV型6気筒ツインターボが搭載され、大排気量ターボ+FR駆動ならではの豪快な走りが味わえる。

SPEC　Z32

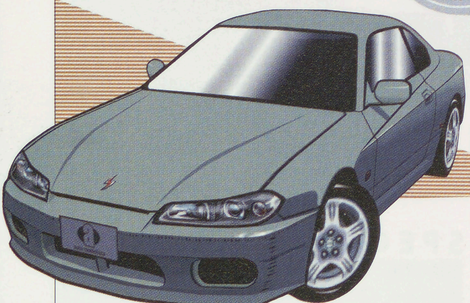
全長／全幅／全高	4310mm／1790mm／1245mm
ホイールベース	2450mm
排気量	2960cc
エンジン変更	○
エンジン形式	VG30DETT
最大出力	280ps／6400rpm（833ps）
最大トルク	39.6kgm／3600rpm（111.2kgm）
重量	1520kg（1337kg）
出現条件	ー

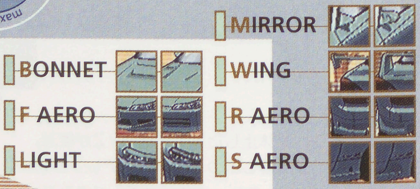
NISSAN

Silvia SPEC-R



CLASS B　FR





FRスポーツとして人気の高いシルビアの最新かつ最終モデル。250psを誇るSR20DETエンジンは、ターボながらパーシャル域でのスロットル・レスポンスに優れ、ドリフトコントロールに最適なセッティングが施されている。シャシー性能も高く、エンジンとのバランスにも優れたスポーツクーペだ。

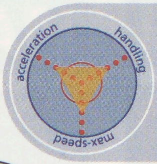
SPEC　S15

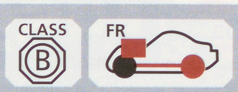
全長／全幅／全高	4445mm／1695mm／1285mm
ホイールベース	2525mm
排気量	1998cc
エンジン変更	○
エンジン形式	SR20DET
最大出力	250ps／6400rpm（735ps）
最大トルク	28.0kgm／4800rpm（85.8kgm）
重量	1240kg（1091kg）
出現条件	ー

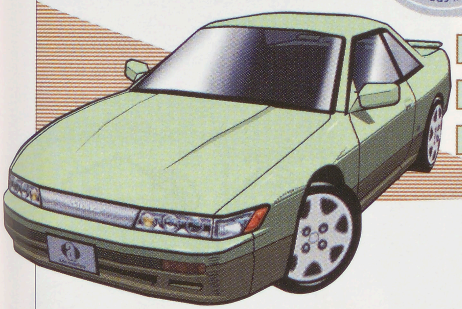
※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

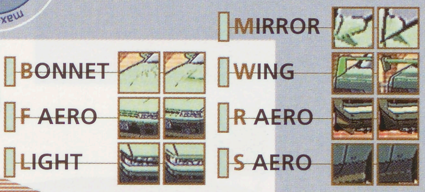
NISSAN

SILVIA K's









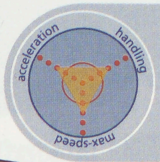
SPEC PS13

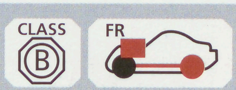
全長／全幅／全高	4470mm／1690mm／1290mm
ホイールベース	2475mm
排気量	1998cc
エンジン変更	○
エンジン形式	SR20DET
最大出力	205ps／6000rpm（681ps）
最大トルク	28.0kgm／4000rpm（79.6kgm）
重量	1170kg（1029kg）
出現条件	—

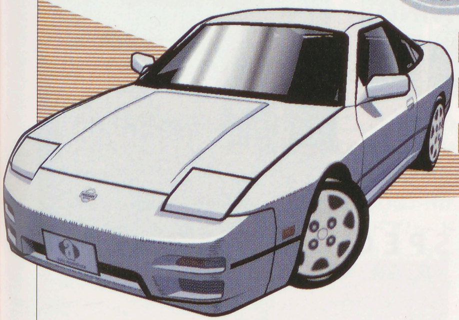
1988年に登場したときは、デートカーとして人気を博したS13シルビアだが、のちにFR駆動で走りを楽しむ若者に絶大な支持を得た。素直な操縦性に、比較的軽量なボディと205psを生み出すSR20DETターボエンジンの組み合わせにより、FRならではの豪快なテールスライドが楽しめる。

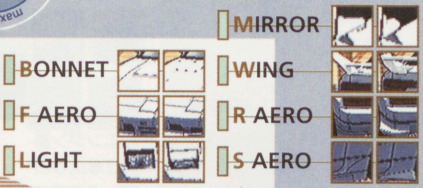
NISSAN

180SX Type X









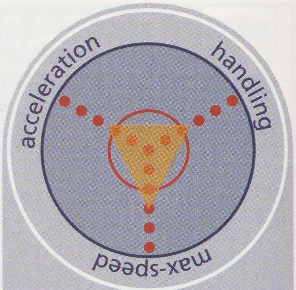
SPEC RPS13

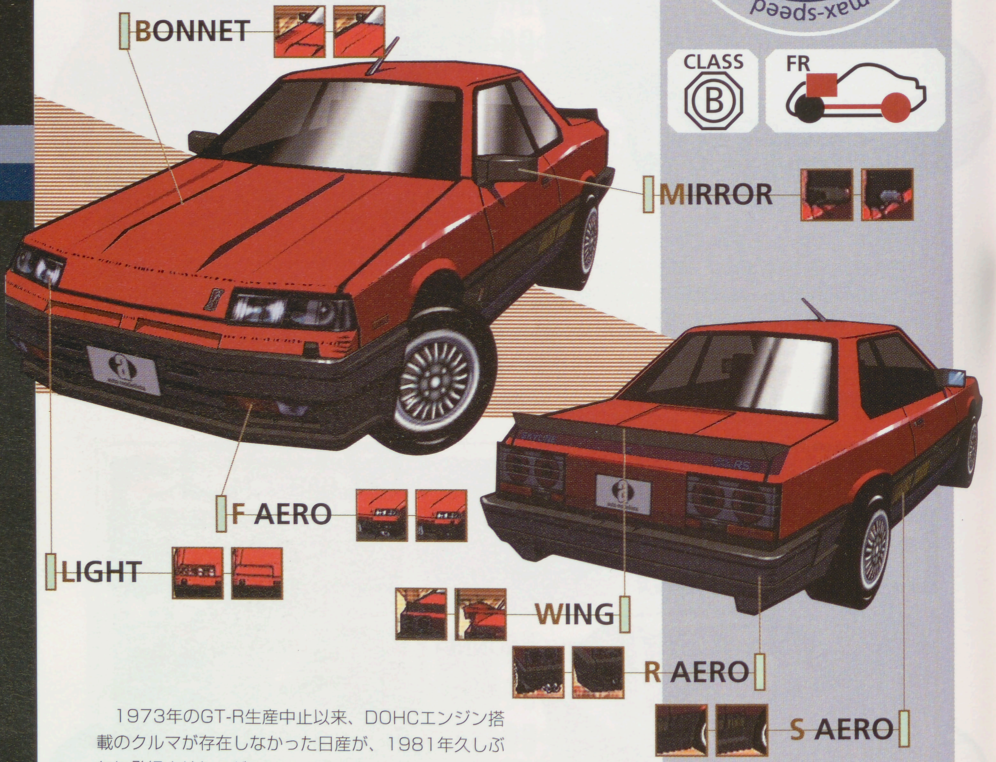
全長／全幅／全高	4540mm／1690mm／1290mm
ホイールベース	2475mm
排気量	1998cc
エンジン変更	○
エンジン形式	SR20DET
最大出力	205ps／6000rpm（681ps）
最大トルク	28.0kgm／4000rpm（79.6kgm）
重量	1230kg（1082kg）
出現条件	—

1989年、S13シルビアのハッチバックとしてデビュー。リトラクタブルヘッドライトの採用によりエッジの効いたボディラインは、クーペボディと相まって、シルビアよりもスポーティなイメージが強い。車重こそシルビアよりも重いが、その走りは基本的に変わらず、やはりFRらしい走りを満喫できる。

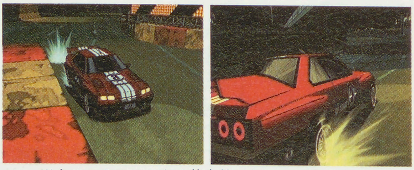
NISSAN

SKYLINE RS-X





1973年のGT-R生産中止以来、DOHCエンジン搭載のクルマが存在しなかった日産が、1981年久しぶりに登場させたのがDR30スカイラインRS。6気筒ではなく4気筒のFJ20Tユニットだったが、スカイラインファンにとっては待望のホットモデルだった。1983年にターボモデルを追加、1984年にはインタークーラーが与えられ、205psを発揮するに至り「史上最強のスカイライン」と呼ばれるようになった。



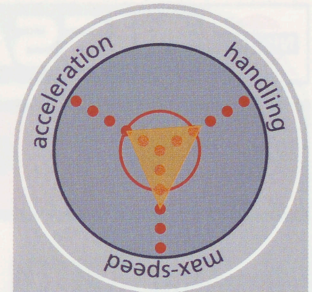
SPEC　DR30

全長／全幅／全高	4620mm／1675mm／1360mm
ホイールベース	2615mm
排気量	1990cc
エンジン変更	○
エンジン形式	FJ20ET
最大出力	205ps／6400rpm（555ps）
最大トルク	25.0kgm／4400rpm（74.6kgm）
重量	1250kg（1099kg）
出現条件	―

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

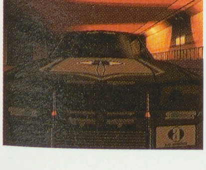
NISSAN

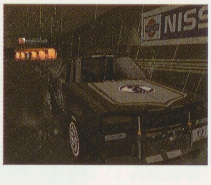
SKYLINE 2000GT-R





1969年「羊の皮を被った狼」として、ごく普通の4ドアセダンに、2リッターDOHC直列6気筒S20型エンジン、フロントディスクブレーキ、5速ギアボックスなどを搭載した初代スカイライン2000GT-Rが誕生。1970年にはさらなる速さを求め2ドアハードトップボディがデビュー。ボディ・ホイールベースを短縮することで運動性能が向上。結果GT-Rは無敵を誇り、レースで50勝という輝かしい記録を樹立した。





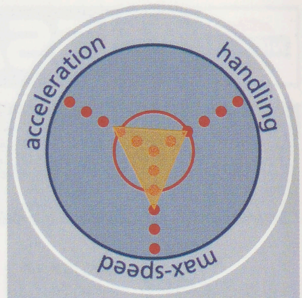
SPEC

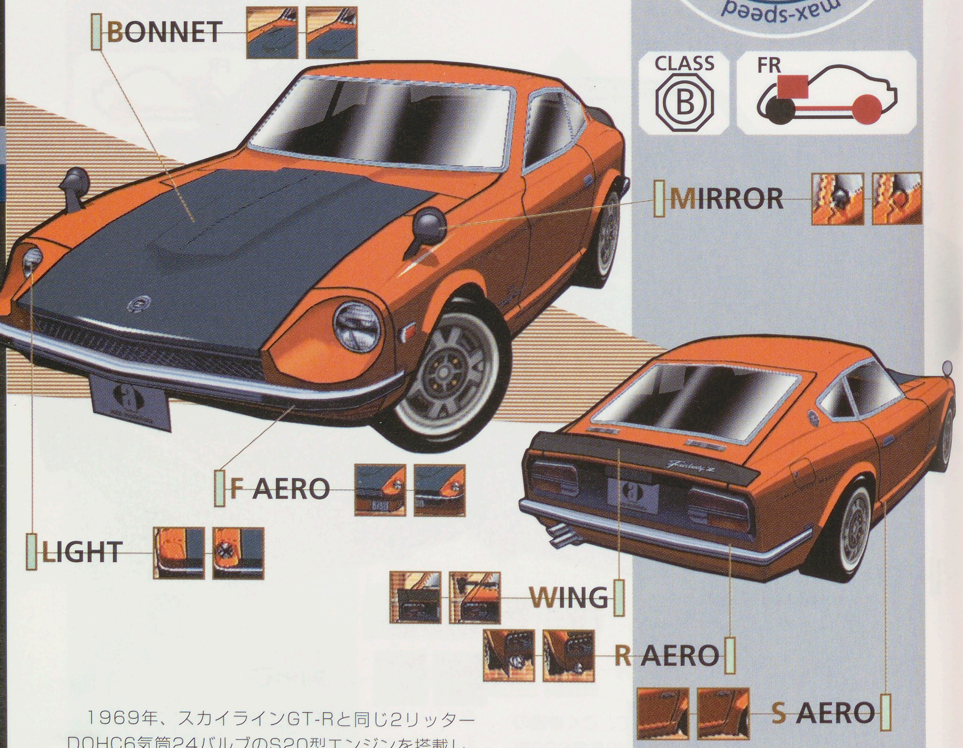
KPGC10

全長／全幅／全高	4330mm／1665mm／1370mm
ホイールベース	2570mm
排気量	1989cc
エンジン変更	○
エンジン形式	S20
最大出力	160ps／7000rpm（388ps）
最大トルク	18.0kgm／5600rpm（48.4kgm）
重量	1100kg（967kg）
出現条件	LV4の新宿Aシリーズをすべて優勝する

NISSAN

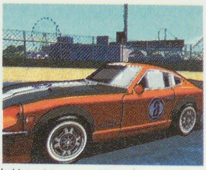
FAIRLADY Z 432R





1969年、スカイラインGT-Rと同じ2リッターDOHC6気筒24バルブのS20型エンジンを搭載し、「4バルブ・3キャブレター・2カムシャフト」から命名されたZ432が登場。Z432Rは、ラジオやヒーターも外して内装を簡素化、FRP製ボンネット、リアとサイドウィンドウにはアクリル・ガラスを採用するなど、レースで勝つために100kg近く軽量化したモデルで、わずか30台しか生産されなかった。





SPEC

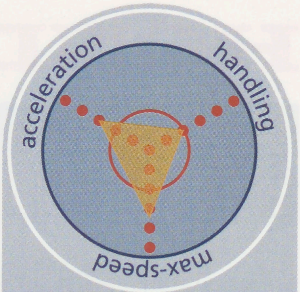
PS30

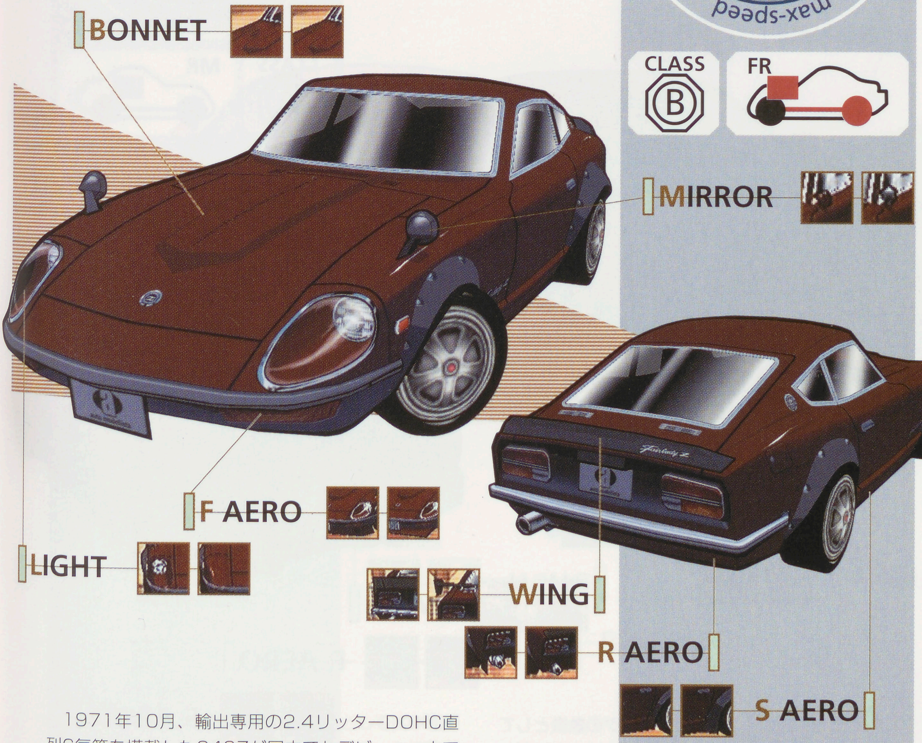
全長／全幅／全高	4115mm／1630mm／1290mm
ホイールベース	2305mm
排気量	1989cc
エンジン変更	○
エンジン形式	S20
最大出力	160ps／7000rpm（388ps）
最大トルク	18.0kgm／5600rpm（48.4kgm）
重量	960kg（844kg）
出現条件	LV4の新宿Bシリーズをすべて優勝する

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

NISSAN

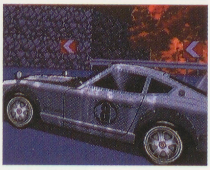
FAIRLADY 240ZG





1971年10月、輸出専用の2.4リッターDOHC直列6気筒を搭載した240Zが国内でもデビュー。中でも人気を博した240ZGは、Gノーズと呼ばれるシャープなノーズと、オーバーフェンダーで武装したスポーツモデル。Z432Rに変わってモータースポーツでも活躍し、1971年、1973年のサファリラリーで総合優勝するなど、サーキットだけではなく、ラリーフィールドでもポテンシャルの高さを証明した。



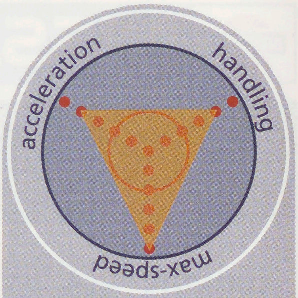


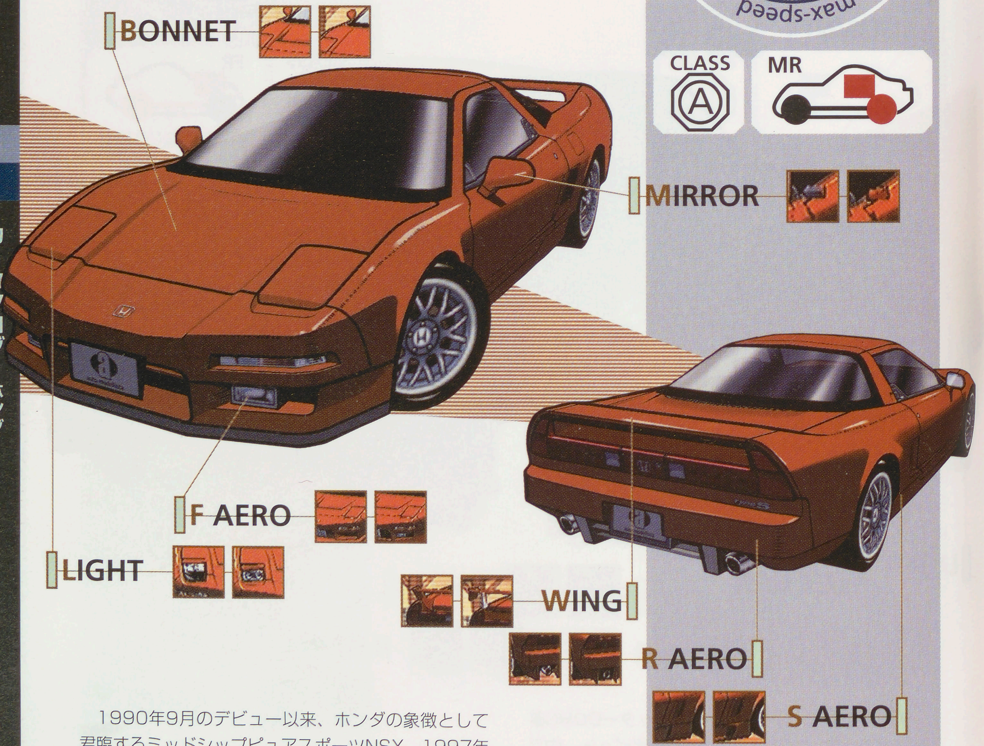
SPEC HS30H

全長／全幅／全高	4305mm／1690mm／1285mm
ホイールベース	2305mm
排気量	2393cc
エンジン変更	○
エンジン形式	L24
最大出力	150ps／5600rpm（438ps）
最大トルク	21.0kgm／4800rpm（56.1kgm）
重量	1010kg（888kg）
出現条件	LV4の阪神高速環状線シリーズをすべて優勝する

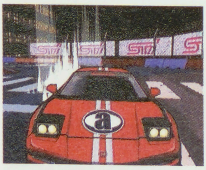
HONDA

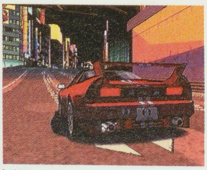
NSX typeS·Zero





1990年9月のデビュー以来、ホンダの象徴として君臨するミッドシップピュアスポーツNSX。1997年に登場したタイプS・ZEROは、3.2リッター280psV6DOHC24バルブVTECエンジンや6速MTこそノーマルと変わらないが、エアコン／オーディオを廃して100kg近い軽量化を実現、足回りもチューニングを施しており、ワインディングからサーキットまで、ステージを選ばず高次元の走りが楽しめる。





SPEC

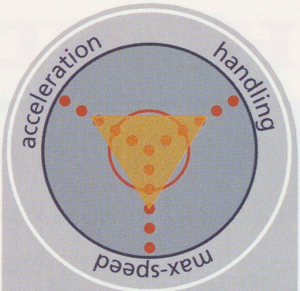
NA2

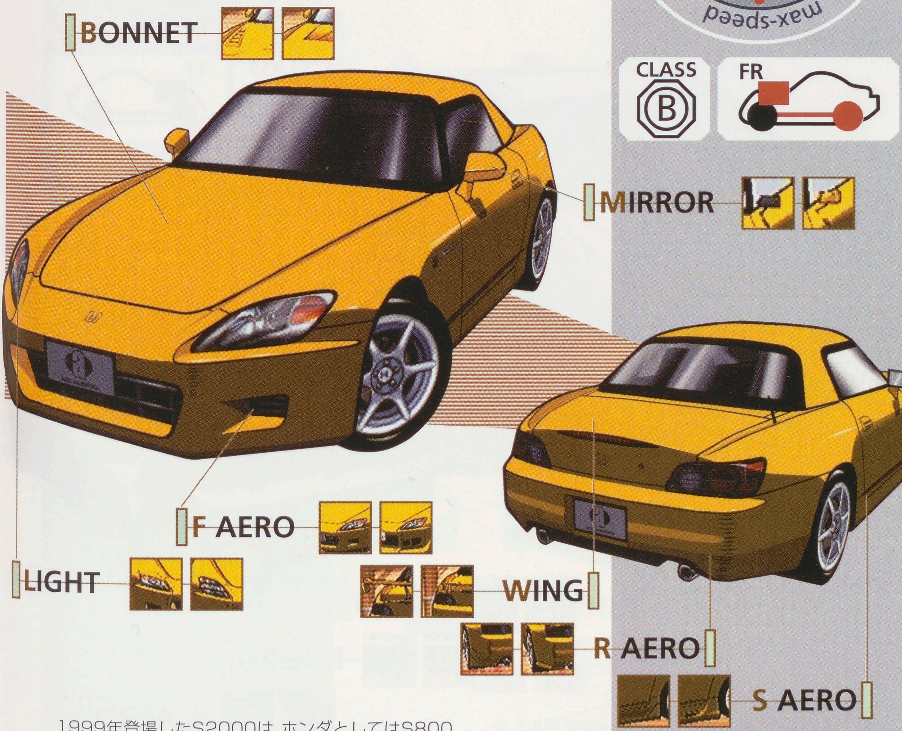
全長／全幅／全高	4430mm／1810mm／1160mm
ホイールベース	2530mm
排気量	3179cc
エンジン変更	×
エンジン形式	C32B
最大出力	280ps／7300rpm（704ps）
最大トルク	31.0kgm／5300rpm（82.2kgm）
重量	1270kg（1117kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

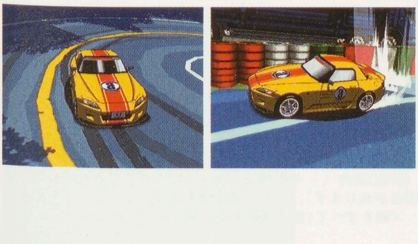
HONDA

S2000 typeV





1999年登場したS2000は、ホンダとしてはS800以来の本格FRスポーツ。エンジンは250psを誇る新開発2リッター直DOHC4バルブVTECで、ミッションは6速MT。50対50の重量配分を実現するフロントミッドシップレイアウトとクローズド並の高剛性ボディは、痛快な走りを約束してくれる。タイプVは2000年7月に追加されたモデルで、車速と舵角によってステアリングのギア比を変えるVGSを搭載する。



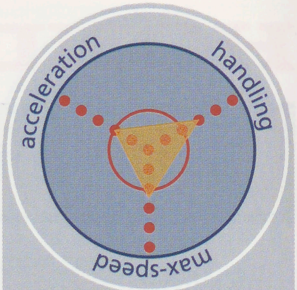
SPEC

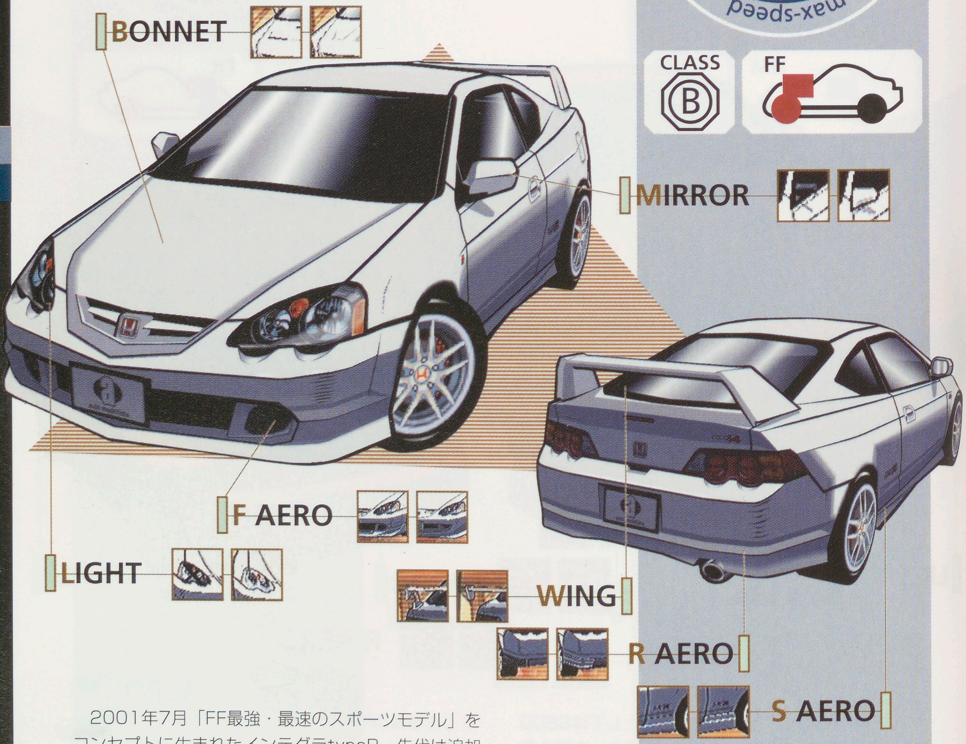
AP1

全長／全幅／全高	4135mm／1750mm／1285mm
ホイールベース	2400mm
排気量	1997cc
エンジン変更	×
エンジン形式	F20C
最大出力	250ps／8300rpm（617ps）
最大トルク	22.2kgm／7500rpm（60.4kgm）
重量	1260kg（1108kg）
出現条件	—

HONDA

INTEGRA TYPE R





2001年7月「FF最強・最速のスポーツモデル」をコンセプトに生まれたインテグラtypeR。先代は追加モデルだったが、この2代目はメインモデルとして最初から開発されている。新開発の2リッター「i-VTEC」ユニットは220psを発生。足まわりもハードな中にしなやかさを持ち、アクセルワーク、ブレーキングでFF車らしからぬ姿勢変化を作り出せる。ストリートからサーキットまで場所を選ばずに楽しめる一台。





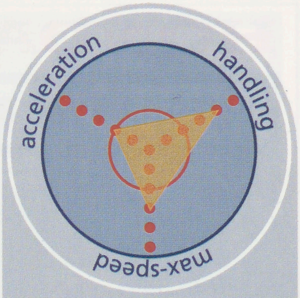
SPEC　DC5

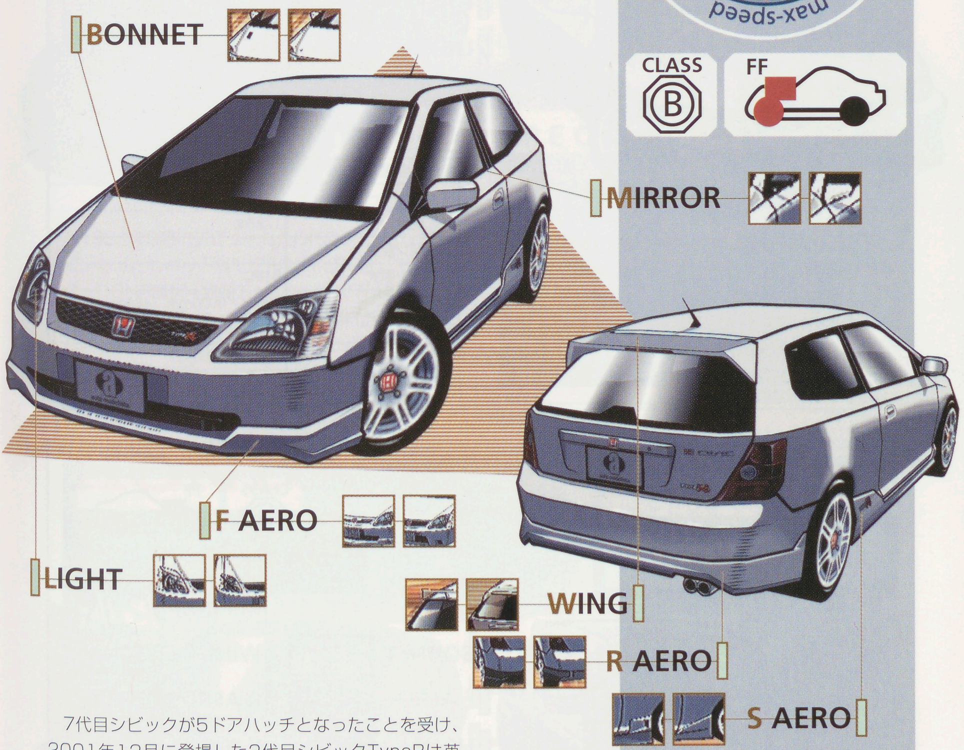
全長／全幅／全高	4385mm／1725mm／1385mm
ホイールベース	2570mm
排気量	1998cc
エンジン変更	×
エンジン形式	K20A
最大出力	220ps／8000rpm（536ps）
最大トルク	21.0kgm／7000rpm（57.1kgm）
重量	1170kg（1029kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

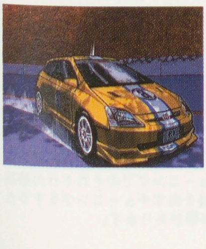
HONDA

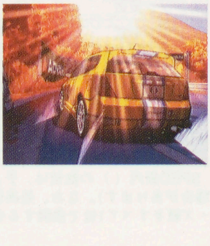
CIVIC TYPE R





7代目シビックが5ドアハッチとなったことを受け、2001年12月に登場した2代目シビックTypeRは英国からの輸入車となった。エンジンは基本的にインテグラTypeRと同じもので、2リッター215psユニット+6速MT。インテグラがサーキット向けなら、シビックはワインディングをターゲットにしている。足まわりは欧州モデルより硬められ、曲がりやすさを重視。全体にスムーズなコーナリングマシンだ。



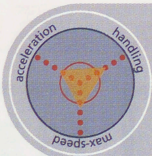


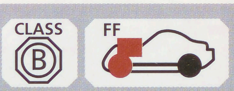
SPEC EP3

全長／全幅／全高	4135mm／1695mm／1430mm
ホイールベース	2570mm
排気量	1998cc
エンジン変更	×
エンジン形式	K20A
最大出力	215ps／8000rpm（537ps）
最大トルク	20.6kgm／7000rpm（56.3kgm）
重量	1190kg（1047kg）
出現条件	―

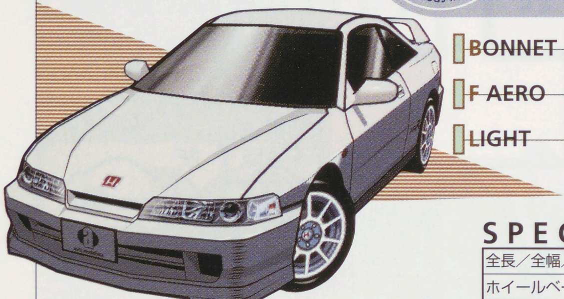
HONDA

INTEGRA TYPE R









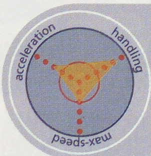
それまでのFF車の概念を大きく覆したのが、1995年に登場した初代インテグラTypeR。高い回頭性と軽快さが生み出す鮮烈な走りは、クルマの楽しさが駆動方式だけでは決まらないことを教えてくれた。1998年にはスタビリティの向上とブレーキの拡大など、性能アップを果たしたモデルが登場している。

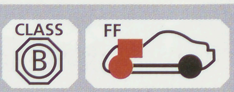
SPEC DC2

全長／全幅／全高	4380mm／1695mm／1330mm
ホイールベース	2570mm
排気量	1797cc
エンジン変更	×
エンジン形式	B18C
最大出力	200ps／8000rpm（484ps）
最大トルク	19.0kgm／6200rpm（50.8kgm）
重量	1080kg（950kg）
出現条件	—

HONDA

CIVIC TYPE R









1997年8月に登場したシビックTypeR。B16B98スペックRと呼ばれる専用エンジンは、1.6リッターNAながら180psを発揮。コーナリング性能を高めるチューンが施されたサスペンション、低重心化のためにダウンした車高、ブレーキローターのサイズアップなど、官能的な走りが体感できる。

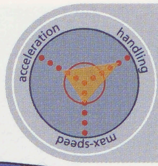
SPEC EK9

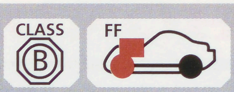
全長／全幅／全高	4185mm／1695mm／1360mm
ホイールベース	2620mm
排気量	1595cc
エンジン変更	×
エンジン形式	B16B
最大出力	185ps／8200rpm（448ps）
最大トルク	16.3kgm／7500rpm（42.5kgm）
重量	1050kg（923kg）
出現条件	—

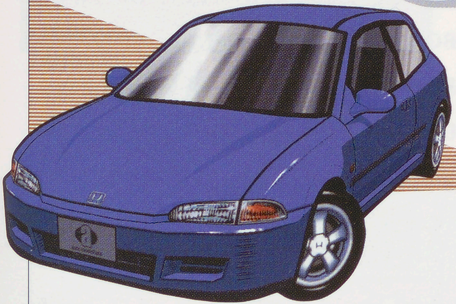
※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

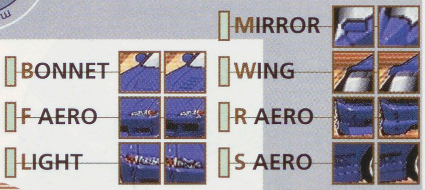
HONDA

CIVIC SiR-Ⅱ









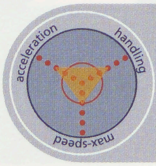
SPEC　EG6

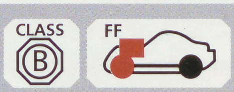
全長／全幅／全高	4070mm／1695mm／1350mm
ホイールベース	2570mm
排気量	1595cc
エンジン変更	×
エンジン形式	B16A
最大出力	170ps／7800rpm（409ps）
最大トルク	16.0kgm／7300rpm（41.8kgm）
重量	1050kg（923kg）
出現条件	―

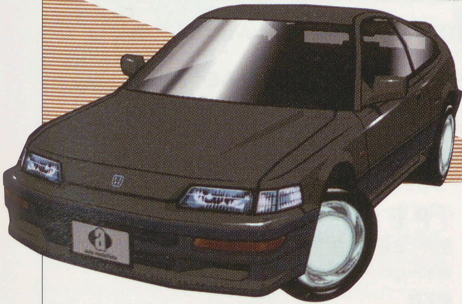
1991年9月にデビューした5代目シビックにおいて、もっともホットなモデルだったSiR-II。1.6リッターDOHC直列4気筒エンジンは、VTECによって170psを絞り出す。ややソフトな味付けの足まわりは、限界時の挙動も安定しており、1600ccのFFながら下手なスポーツカーを一蹴してしまうほどだ。

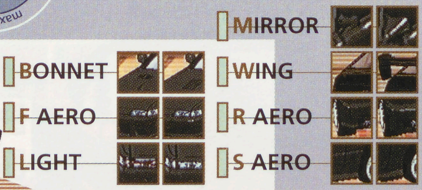
HONDA

CR-X SiR









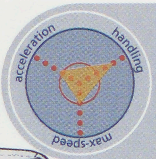
SPEC　EF8

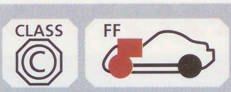
全長／全幅／全高	3800mm／1675mm／1270mm
ホイールベース	2300mm
排気量	1595cc
エンジン変更	×
エンジン形式	B16A
最大出力	160ps／7600rpm（395ps）
最大トルク	15.5kgm／7000rpm（40.9kgm）
重量	970kg（853kg）
出現条件	―

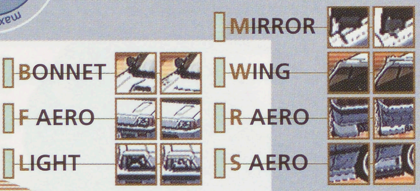
2代目CR-Xは1987年に登場。その痛快な走りは高い人気を誇り、1989年にVTECエンジンが搭載されるに至って、走りのFFホットハッチの座を不動のものとした。160psという当時としては他に類を見ないパワーユニットに、1トンを切る軽量ボディの組み合わせは、シャープな操縦性を実現した。

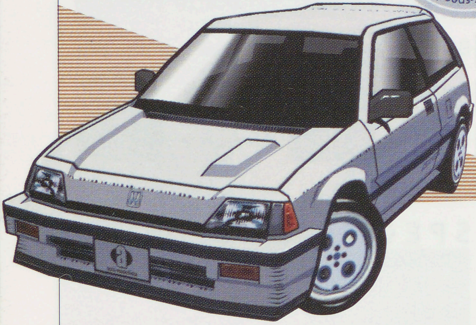
HONDA

WONDER CIVIC Si









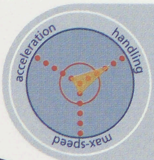
「マン・マキシマム・メカ・ミニマム」を開発コンセプトに1983年に生まれた3代目、通称ワンダーシビック。その中で特に人気だったのが、3ドアハッチバックでDOHCエンジン搭載したSi。当時始まったばかりの全日本ツーリングカー選手権において全勝で王座を獲得し、スポーツイメージを高めた。

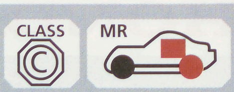
SPEC AT

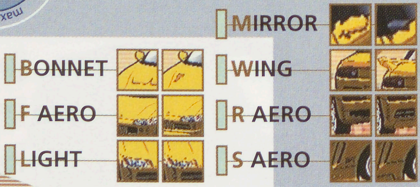
全長／全幅／全高	3810mm／1630mm／1340mm
ホイールベース	2380mm
排気量	1590cc
エンジン変更	×
エンジン形式	ZC
最大出力	135ps／6500rpm（329ps）
最大トルク	15.5kgm／5000rpm（41.5kgm）
重量	890kg（783kg）
出現条件	—

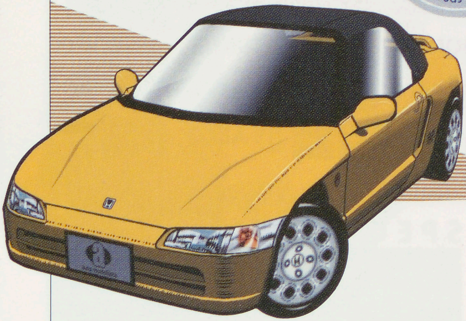
HONDA

BEAT









1991年にデビューした、故本田宗一郎氏が見届けた最後のホンダ車。軽自動車初のミッドシップであるこのオープンスポーツカーは、トップエンドまでシャープに回るエンジン、高剛性ボディ、固めたサスにより、驚くほど安定したコーナリングを見せ、下りのワインディングでは侮れない実力を持つ。

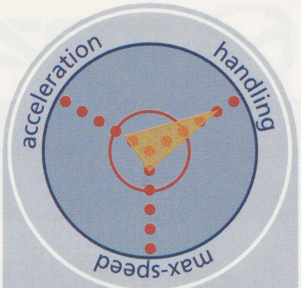
SPEC PP1

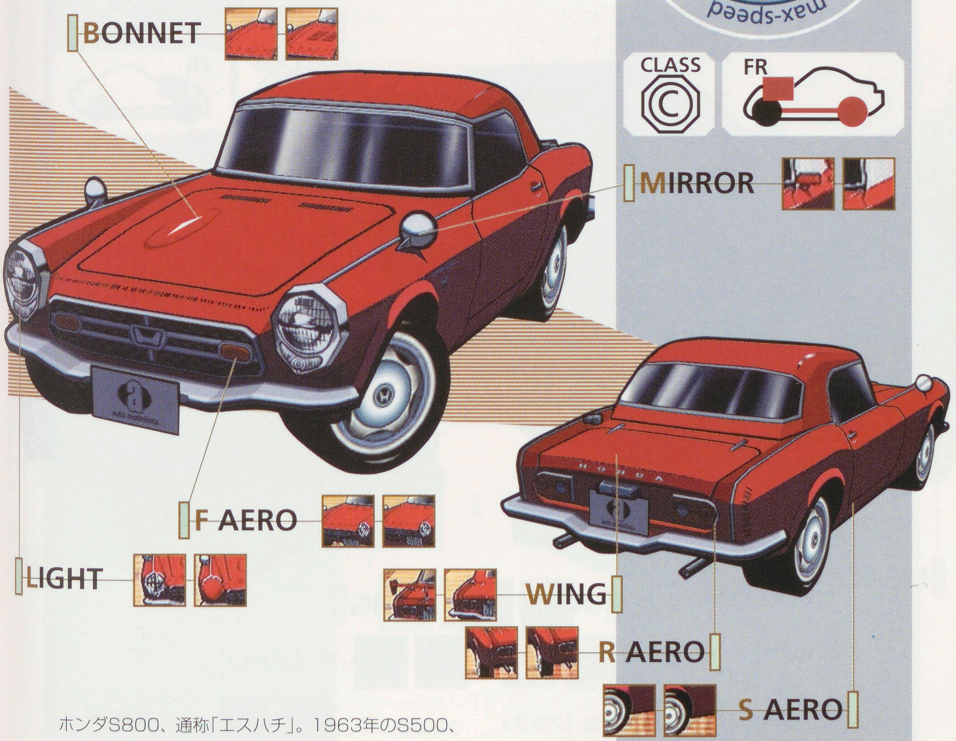
全長／全幅／全高	3295mm／1395mm／1175mm
ホイールベース	2280mm
排気量	656cc
エンジン変更	×
エンジン形式	E07A
最大出力	64ps／8100rpm（160ps）
最大トルク	6.1kgm／7000rpm（16.5kgm）
重量	760kg（668kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

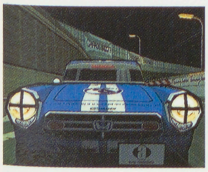
HONDA

HONDA S800





ホンダS800、通称「エスハチ」。1963年のS500、翌1964年のS600を経て、1966年1月に登場した。水冷4気筒DOHC、4連キャブレターなど、ホンダ得意の高回転高出力のための技術を駆使。791ccで70psというパワーを発揮した。アクセルワークに間髪を入れず反応するレスポンス、一気に吹け上がるエンジン、カチッと決まるシフト、キビキビとした操縦性。日本、いや世界の自動車史に残る一台だ。



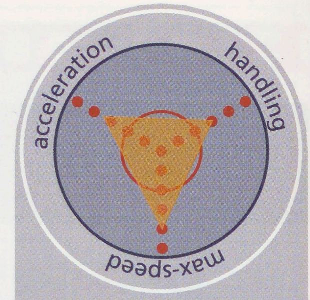


SPEC　AS800

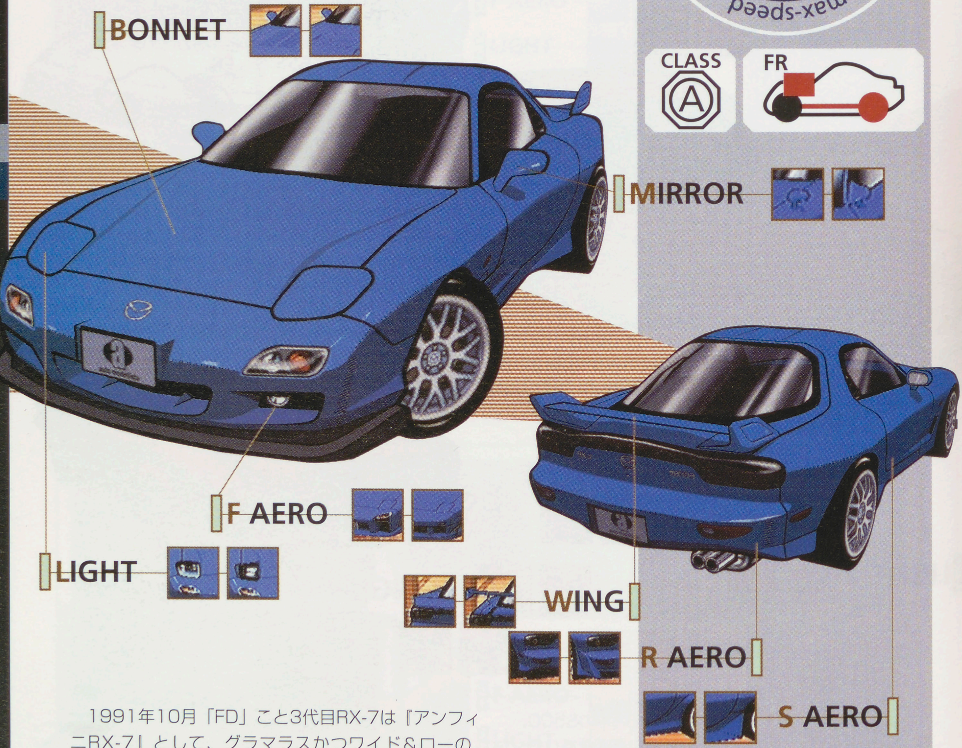
全長／全幅／全高	3335mm／1400mm／1200mm
ホイールベース	2000mm
排気量	791cc
エンジン変更	×
エンジン形式	AS800E
最大出力	70ps／8000rpm（174ps）
最大トルク	6.7kgm／6000rpm（18.1kgm）
重量	720kg（633kg）
出現条件	LV1の全レースで優勝する

mazda

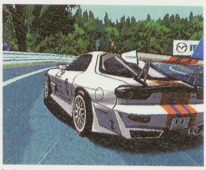
RX-7 Type RS



CLASS A　FR



1991年10月「FD」こと3代目RX-7は『アンフィニRX-7』として、グラマラスかつワイド＆ローの、よりスポーツカーらしいスタイルをまといデビュー。世界唯一のロータリースポーツとして、「13B」型ユニット、654cc×2の水冷直列2ローターを搭載。大小2つのタービンで過給するシーケンシャルツインターボによって280psを絞り出す。RSはもっともスパルタンなモデルで、ハードな足まわりを持つ。

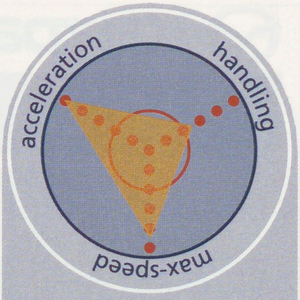
SPEC FD3S

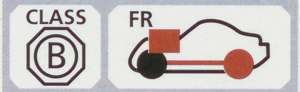
全長／全幅／全高	4285mm／1760mm／1230mm
ホイールベース	2425mm
排気量	1308cc
エンジン変更	○
エンジン形式	13B-REW
最大出力	280ps／6500rpm（956ps）
最大トルク	32.0kgm／5000rpm（95.5kgm）
重量	1280kg（1126kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

mazda

RX-8







「大人4人のためのスポーツカー」として、間もなくデビューするといわれているのが、4ドアスポーツカーRX-8だ。250psというハイパワーと、低燃費／ローエミッションを両立した軽量・コンパクトな新型ロータリーエンジン「RENESIS」採用により、エンジンをより車体の中心に近づける理想的な搭載位置「セントラルミッドシップレイアウト」を可能とし、素晴らしい操縦性能と高性能を手に入れている。



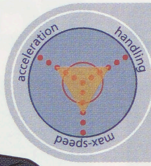


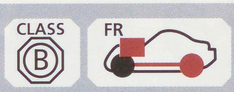
SPEC

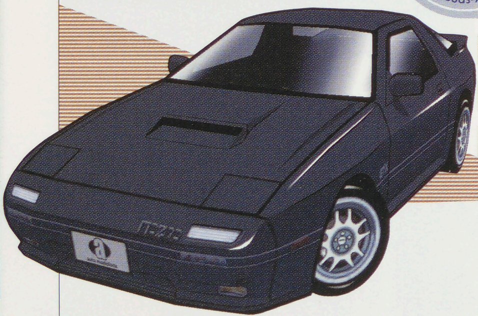
全長／全幅／全高	4425mm／1770mm／1340mm
ホイールベース	2700mm
排気量	1308cc
エンジン変更	○
エンジン形式	RENESIS
最大出力	250ps／8500rpm（605ps）
最大トルク	22.4kgm／7500rpm（59.3kgm）
重量	1200kg（1055kg）
出現条件	―

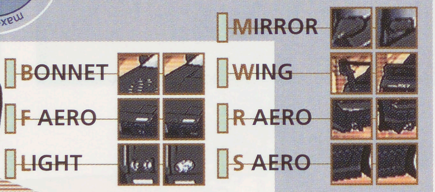
mazda

SAVANNA RX-7 GT-X









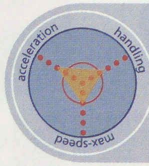
初代の後を受け、1985年に登場したのが2代目サバンナRX-7。先代に比べ全長で10mm短く、逆に全幅は20mm広くなり、より魅力的なスポーツカーに変貌を遂げた。エンジンは13B型ロータリー·インタークーラーターボ。1989年のマイナーチェンジで185psから205psへパワーアップした。

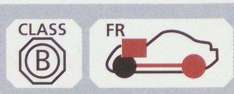
SPEC FC3S

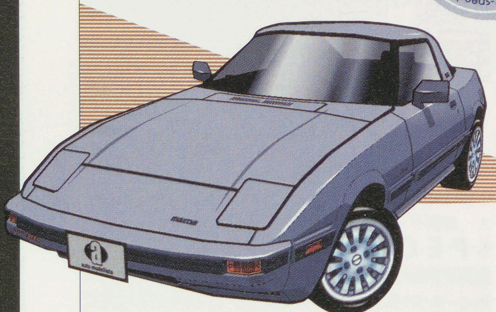
全長／全幅／全高	4335mm／1690mm／1270mm
ホイールベース	2430mm
排気量	1308cc
エンジン変更	○
エンジン形式	13B
最大出力	205ps／6500rpm（658ps）
最大トルク	27.5kgm／3500rpm（75.5kgm）
重量	1250kg（1099kg）
出現条件	―

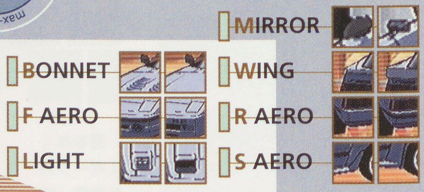
mazda

SAVANNA RX-7 GT-X TURBO









1978年に誕生した初代サバンナRX-7は、12A型ロータリーエンジンを搭載。当初のNA130psから後期にはターボが付き165psとなった。スタイルはリトラクタブルライトをはじめ当時のスポーツカーの定石を踏んだもの。フロントミッドシップにより、運動性能もスポーツカーの名に恥じないものであった。

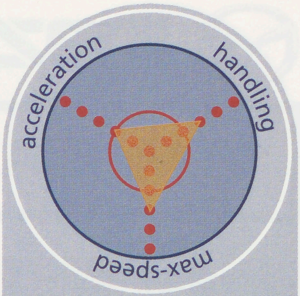
SPEC SA22C

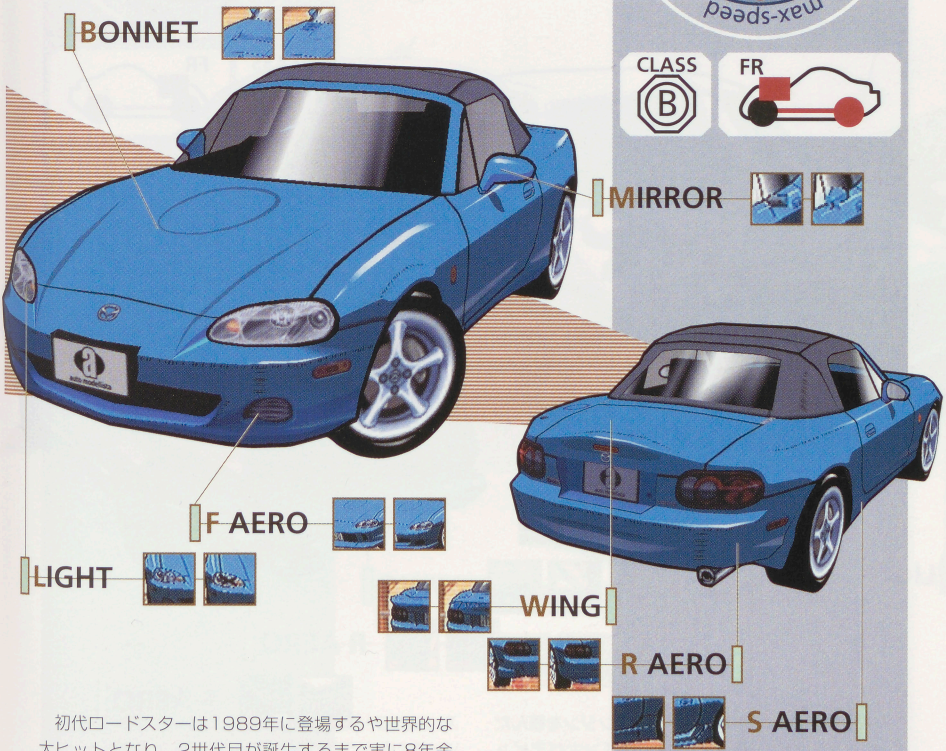
全長／全幅／全高	4320mm／1670mm／1265mm
ホイールベース	2420mm
排気量	1146cc
エンジン変更	○
エンジン形式	12A
最大出力	165ps／6500rpm（465ps）
最大トルク	23.0kgm／4000rpm（67.2kgm）
重量	1035kg（910kg）
出現条件	―

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

mazda

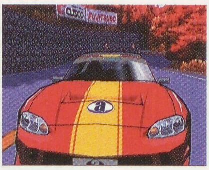
ROADSTER RS-Ⅱ





初代ロードスターは1989年に登場するや世界的な大ヒットとなり、2世代目が誕生するまで実に8年余の月日を要した。1998年にマツダ・ロードスターの名で登場した2代目は、衝突安全性強化に伴うサイズアップや重量増が大きかったが、それを補う大幅な改良を受け、FRオープンスポーツらしさは踏襲した。RS-Ⅱはボディ各部に補強が施され、よく利くLSDと相まって気持ち良くコーナーを駆け抜けることができる。



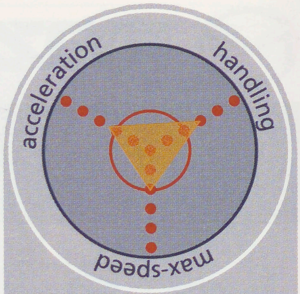


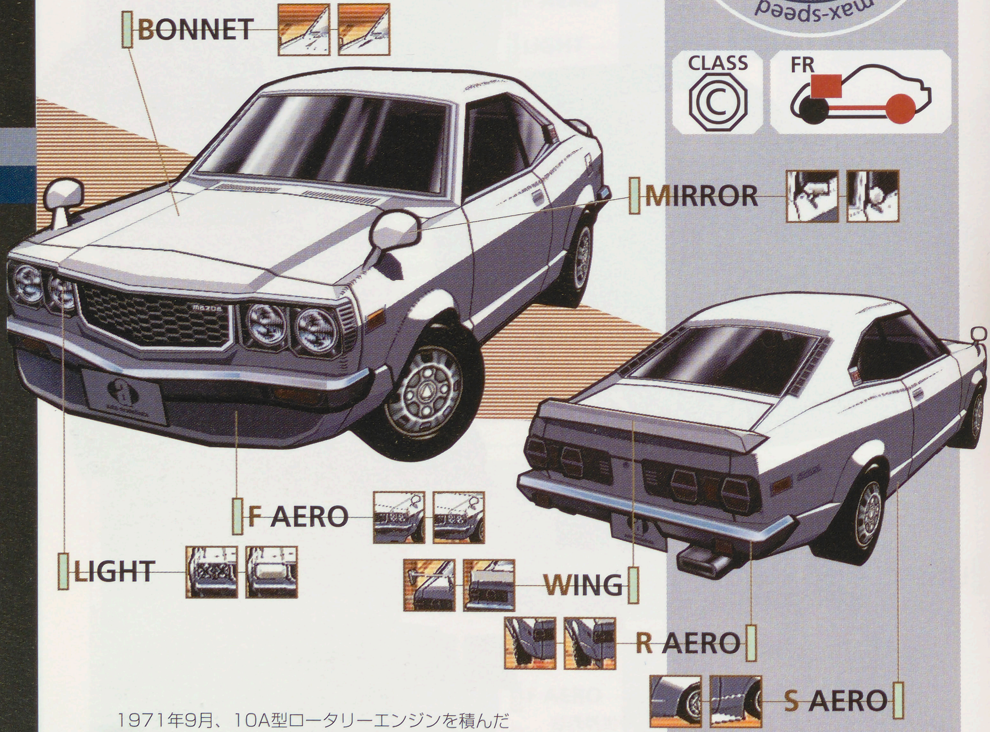
SPEC　NB8C

全長／全幅／全高	3955mm／1680mm／1235mm
ホイールベース	2265mm
排気量	1839cc
エンジン変更	○
エンジン形式	BP-VE［RS］
最大出力	160ps／7000rpm（396ps）
最大トルク	17.3kgm／5500rpm（46.3kgm）
重量	1070kg（941kg）
出現条件	—

mazda

SAVANNA GT





1971年9月、10A型ロータリーエンジンを積んだロータリースペシャリティー初代サバンナがデビュー。翌1972年にはひとまわり大きい12A型ロータリーエンジンと5速ミッションを搭載したサバンナGT（RX-3）を追加。軽量ボディにパワフルなエンジンを搭載したRX-3はレースシーンでも活躍を見せ、スカイラインGT-Rの50連勝達成を阻み、その後通算100勝という金字塔を打ち立てたのであった。





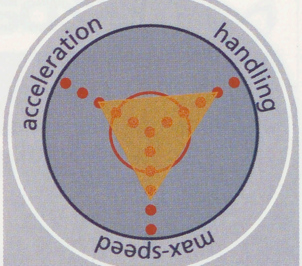
SPEC

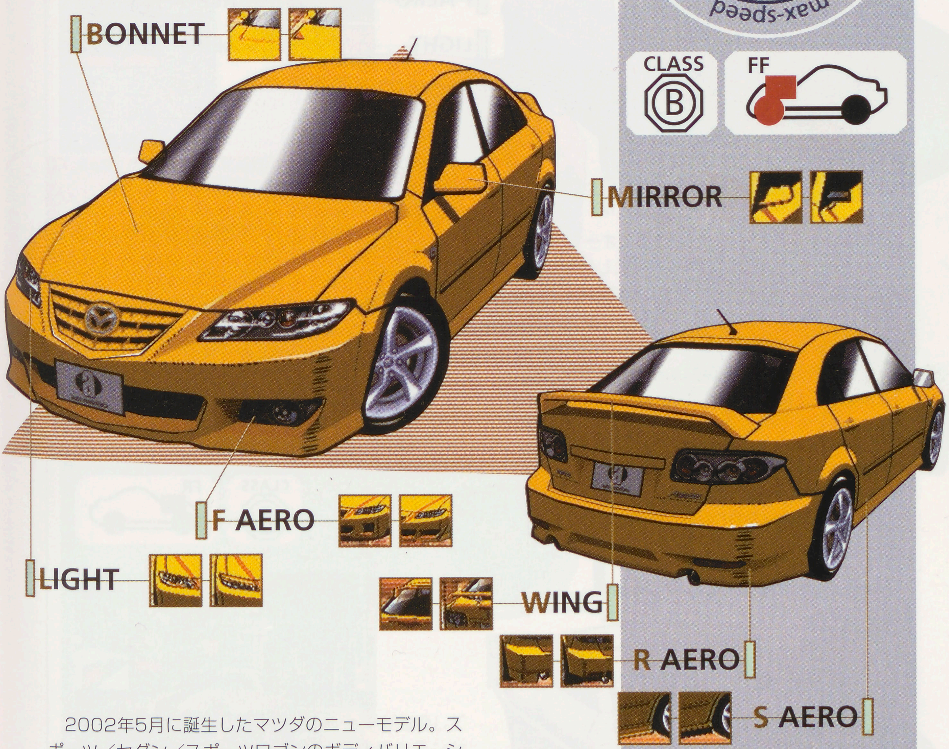
S124A

全長／全幅／全高	4075mm／1595mm／1335mm
ホイールベース	2310mm
排気量	1146cc
エンジン変更	○
エンジン形式	12A
最大出力	125ps／7000rpm（305ps）
最大トルク	16.2kgm／4000rpm（42.7kgm）
重量	935kg（822kg）
出現条件	LV4の赤城シリーズをすべて優勝する

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（ ）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

ATENZA





2002年5月に誕生したマツダのニューモデル。スポーツ／セダン／スポーツワゴンのボディバリエーションを持つ。中でもスポーツの2.3リッター（マツダ新開発のアルミ製直列4気筒DOHC16バルブMZRエンジン）モデルは、マニュアルセレクト可能なアクティブマチックを採用し、FFながら優れた運動性能を発揮する。トルキーなエンジン、優れたハンドリングと静粛性は、まさに入魂の一台という仕上がりだ。

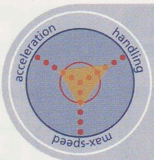


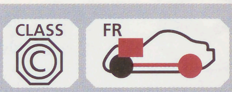


SPEC　GG3S

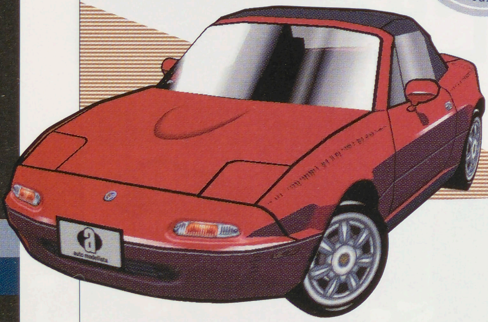
全長／全幅／全高	4670mm／1780mm／1445mm
ホイールベース	2675mm
排気量	2260cc
エンジン変更	○
エンジン形式	L3-VE
最大出力	178ps／6500rpm（449ps）
最大トルク	21.9kgm／4000rpm（57.7kgm）
重量	1390kg（1223kg）
出現条件	—

mazda EUNOS ROADSTER







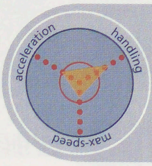


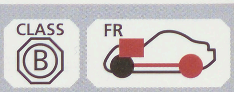
1989年にデビューし、世界中にオープンライトウェイトスポーツブームを巻き起こした20世紀を代表する1台。1.6リッターDOHC直列4気筒のB6型エンジンは、120psとスペックには平凡だが、900キロ台の軽量ボディとの組み合わせにより、「感性」に訴える走りを堪能することができる。

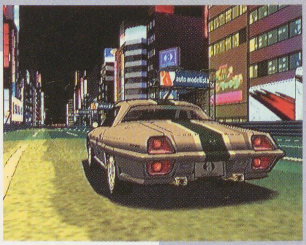
SPEC NA6CE

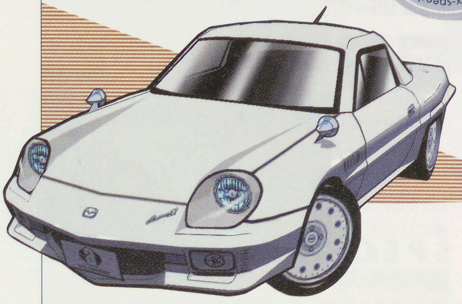
全長／全幅／全高	3970mm／1675mm／1235mm
ホイールベース	2265mm
排気量	1597cc
エンジン変更	○
エンジン形式	B6-ZE［RS］
最大出力	120ps／6500rpm（312ps）
最大トルク	14.0kgm／5500rpm（37.5kgm）
重量	950kg（835kg）
出現条件	—

mazda Cosmo21









1967年デビューした、世界初の2ローターロータリーエンジンを搭載した市販車コスモスポーツをモチーフに、ロードスターをベースに新ロータリーエンジン「RENESIS」を搭載し現代に蘇らせたショーモデル。今のところ市販は未定だが、限定モデルとして発売される可能性もある。

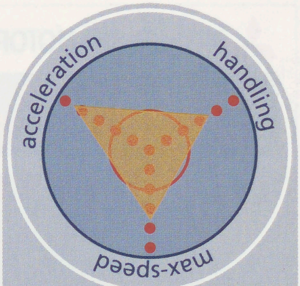
SPEC

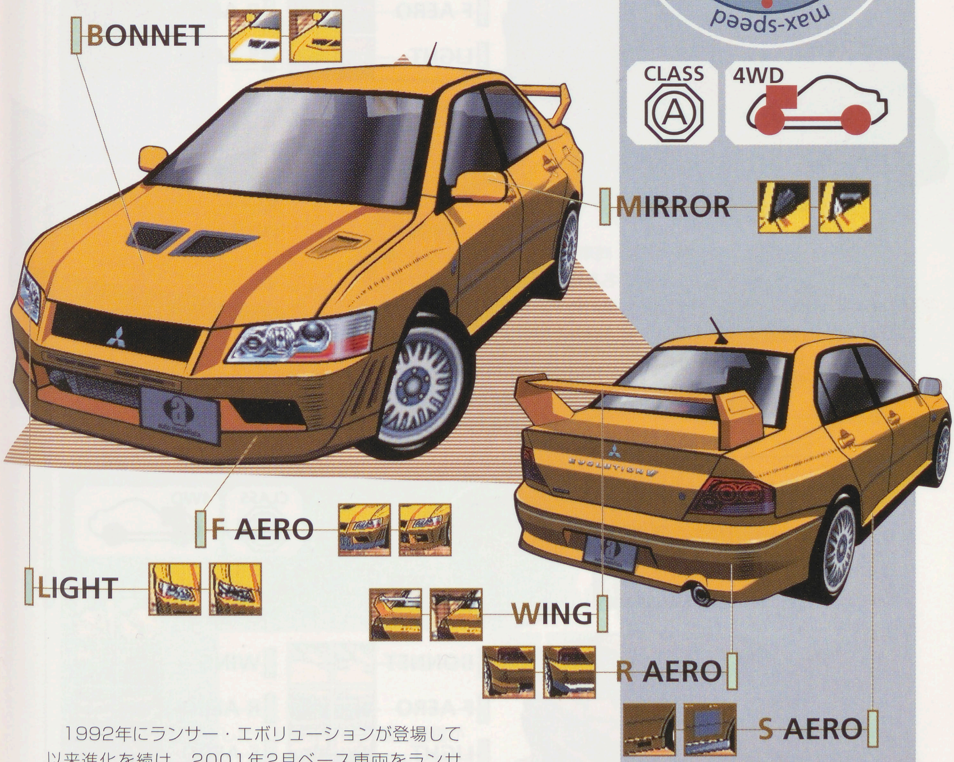
全長／全幅／全高	4235mm／1725mm／1200mm
ホイールベース	2265mm
排気量	1308cc
エンジン変更	○
エンジン形式	RENESIS
最大出力	250ps／8500rpm（-）
最大トルク	22.4kgm／7500rpm（-）
重量	1070kg（-）
出現条件	LV6の峠シリーズをすべて優勝する

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

MITSUBISHI MOTORS

LANCER EVOLUTION VII GSR





1992年にランサー・エボリューションが登場して以来進化を続け、2001年2月ベース車両をランサー・セディアとした7代目エボVIIがデビューした。これまでのエボ同様「走る・曲がる・止まる」ための様々な豪華装備を備えるが、何よりもさらにハイテク化が進んだことが最大の特長。各種ハイテク技術を駆使して姿勢を制御し、本来旋回が得意ではない4WD車をコーナリングマシンへと変貌させているのである。

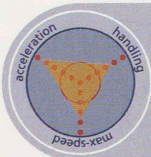


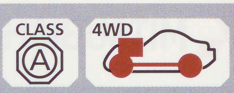

SPEC　CT9A

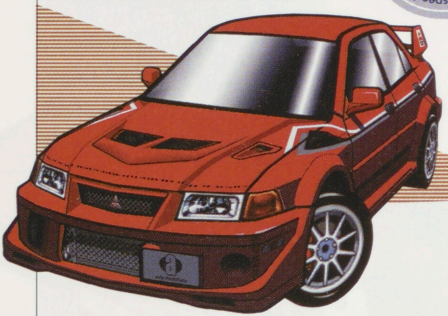
全長／全幅／全高	4455mm／1770mm／1450mm
ホイールベース	2625mm
排気量	1997cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4G63
最大出力	280ps／6500rpm（864ps）
最大トルク	39.0kgm／3500rpm（106.8kgm）
重量	1400kg（1231kg）
出現条件	−

MITSUBISHI MOTORS

LANCER EVOLUTION VI TOMMI MAKINEN EDITION









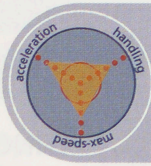
SPEC CP9A

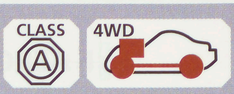
全長／全幅／全高	4350mm／1770mm／1405mm
ホイールベース	2510mm
排気量	1997cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4G63
最大出力	280ps／6500rpm（894ps）
最大トルク	38.0kgm／2750rpm（99.1kgm）
重量	1360kg（1196kg）
出現条件	－

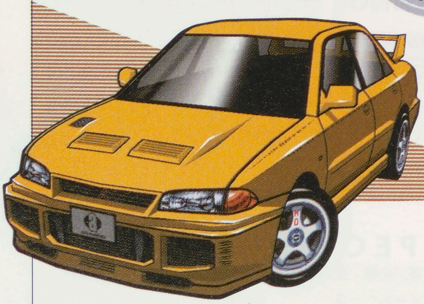
エボリューションVIをベースに、同車でWRC王座に輝いたトミー・マキネン選手の名を冠した特別仕様車。チタンアルミ合金製ターボ、ターマック（舗装路）仕様のサス、スポーツマフラー、フロントストラットタワーバーの他、専用デザインのFバンパー、17インチアルミホイールなどが備わる。

MITSUBISHI MOTORS

LANCER EVOLUTION IIIGSR









SPEC CE9A

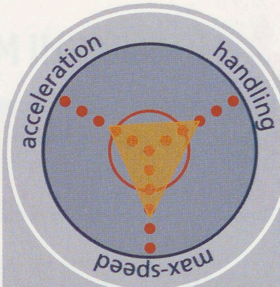
全長／全幅／全高	4310mm／1695mm／1420mm
ホイールベース	2510mm
排気量	1997cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4G63
最大出力	270ps／6250rpm（918ps）
最大トルク	31.5kgm／3000rpm（83.7kgm）
重量	1260kg（1108kg）
出現条件	－

1995年にデビューした3代目エボリューション。もっとも特徴的なのは空力を追求した迫力のエアロ。大きなエアインテークを持つFバンパー、ボディ幅ギリギリまで広げられた大型ウイングを装着。フロントに搭載する4G63型ターボエンジンは270psまで引き上げられた。WRCでも総合王座に輝く。

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

MITSUBISHI MOTORS

COLT GALANT GTO GS-R





1973年にデビューしたギャランGTOの最上機種がGS-R。GS-Rは「グランドスポーツandラリー」のこと。5速ミッションと組み合わされる新開発のアストロンエンジンは、ツインキャブを装備し125psを発生。GTOのムスタング・マッハ1を彷彿とさせるスタイリングに、GS-Rではビス止めの前後FRP製オーバーフェンダーを装着し迫力を増している。インテリアにはGS-Rのロゴと空気孔付き専用シートを装備する。



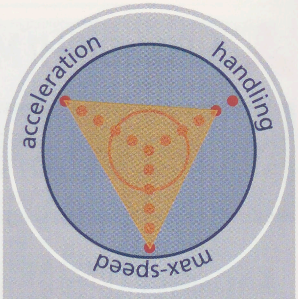


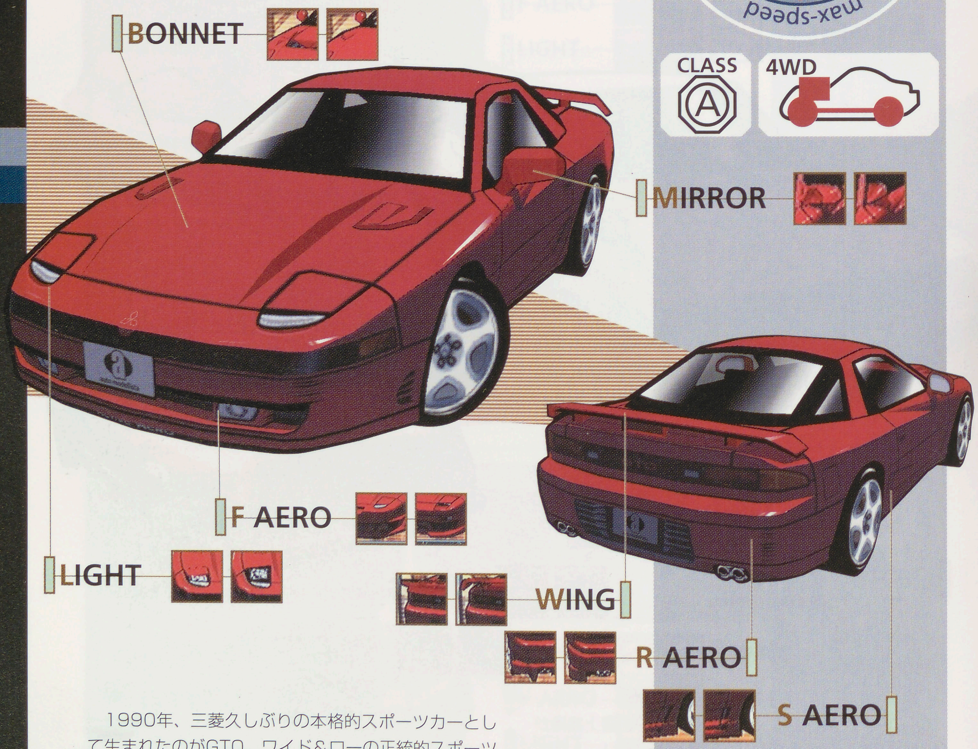
SPEC　A57C

全長／全幅／全高	4125mm／1655mm／1315mm
ホイールベース	2420mm
排気量	1995cc
エンジン変更	○
エンジン形式	4G52
最大出力	125ps／6200rpm（306ps）
最大トルク	17.5kgm／4200rpm（46.3kgm）
重量	1015kg（893kg）
出現条件	LV3の全レースで優勝する

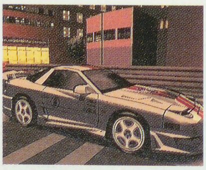
MITSUBISHI MOTORS

GTO TWIN TURBO





1990年、三菱久しぶりの本格的スポーツカーとして生まれたのがGTO。ワイド&ローの正統的スポーツカースタイルのボディに、フルタイム4WD、4WS、電子制御サスペンション、ABS、可変式アクティブエアロなど、当時考えられる先進技術を装備。心臓部には、3リッターV型6気筒DOHCツインターボを採用するが、1710kgと重量級のため、細かいワインディングよりも高速クルージングを得意とした。





SPEC

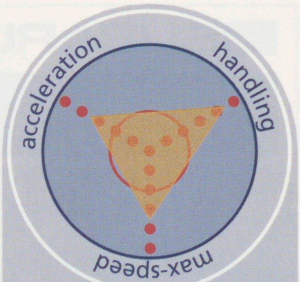
Z16A

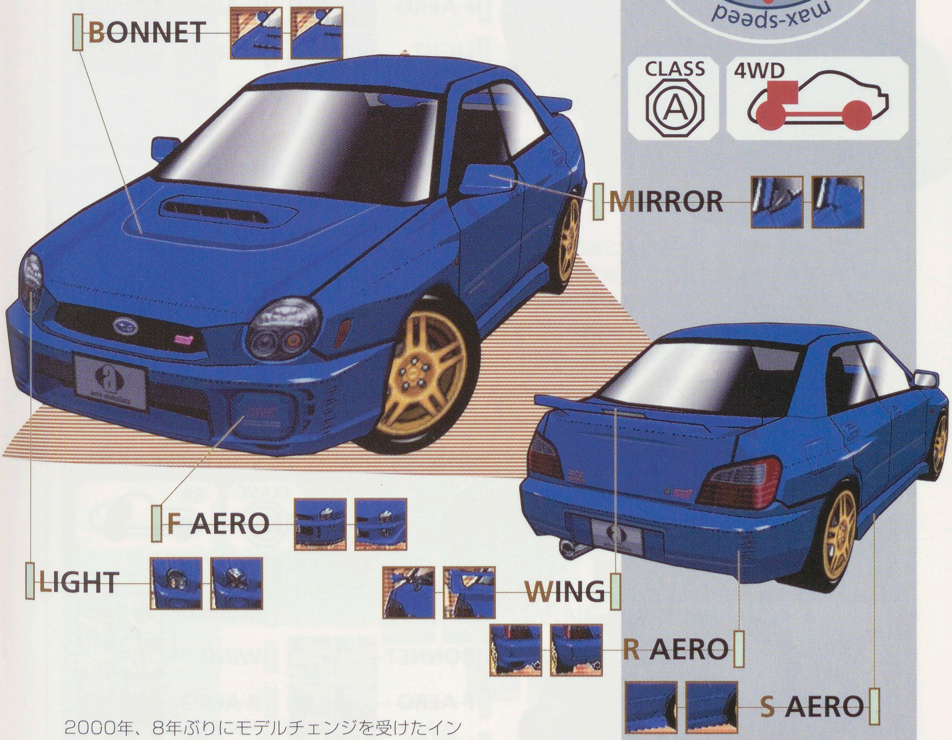
全長／全幅／全高	4565mm／1840mm／1285mm
ホイールベース	2470mm
排気量	2972cc
エンジン変更	○
エンジン形式	6G72
最大出力	280ps／6000rpm（922ps）
最大トルク	42.5kgm／2500rpm（110.0kgm）
重量	1710kg（1504kg）
出現条件	─

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

SUBARU

IMPREZA WRX STi





2000年、8年ぶりにモデルチェンジを受けたインプレッサのホットバージョンWRX STi。外観上はノーマルとの差異はほとんどないが、その中身は大きく変わり、280psを発生するDOHC水平対向4気筒エンジンに新開発6段MTを組み合わせ、ブレーキは4輪ともブレンボ製ベンチレーテッドディスクを装備、超扁平専用タイヤ+アルミホイール、バケットシート、専用マフラーなど随所に独自の装備を誇る。



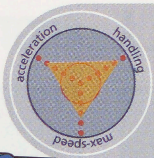


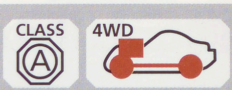
SPEC　GDB

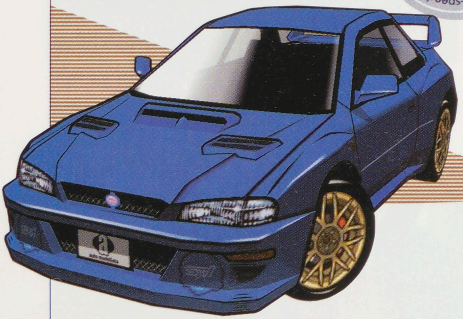
全長／全幅／全高	4405mm／1730mm／1435mm
ホイールベース	2525mm
排気量	1994cc
エンジン変更	○
エンジン形式	EJ20
最大出力	280ps／6400rpm（959ps）
最大トルク	38.0kgm／4000rpm（106.0kgm）
重量	1430kg（1258kg）
出現条件	―

SUBARU

IMPREZA 22B STi Version









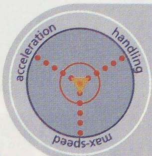
インプレッサが世界ラリー選手権3連覇（1995年～1997年）を達成した記念に、限定モデルとして発売された。スタイルはワークスマシンそのもので、大きく張り出したブリスターフェンダーと大型可変リアウイングが大きな特長。排気量も2,2リッターとアップし、全域に渡りトルクフルになった。

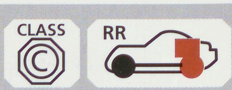
SPEC GC8kai

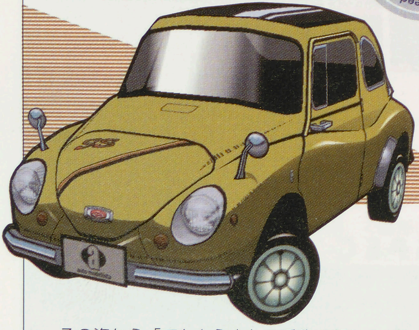
全長／全幅／全高	4365mm／1770mm／1390mm
ホイールベース	2520mm
排気量	2212cc
エンジン変更	○
エンジン形式	EJ22Kai
最大出力	280ps／6000rpm（851ps）
最大トルク	37.0kgm／3200rpm（98.6kgm）
重量	1270kg（1117kg）
出現条件	－

SUBARU

SUBARU YOUNG SS









その姿から「てんとう虫」の愛称で親しまれたスバル360は、1958年3月3日にデビュー。リアに積まれた356cc強制空冷2サイクル2気筒エンジンを後輪で駆動。425kgと軽い車体は、大人4人が十分に乗れるスペースを持ち「世界水準のミニ」と絶賛された。サーキットでも大いに活躍した。

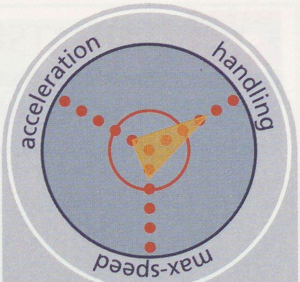
SPEC k111

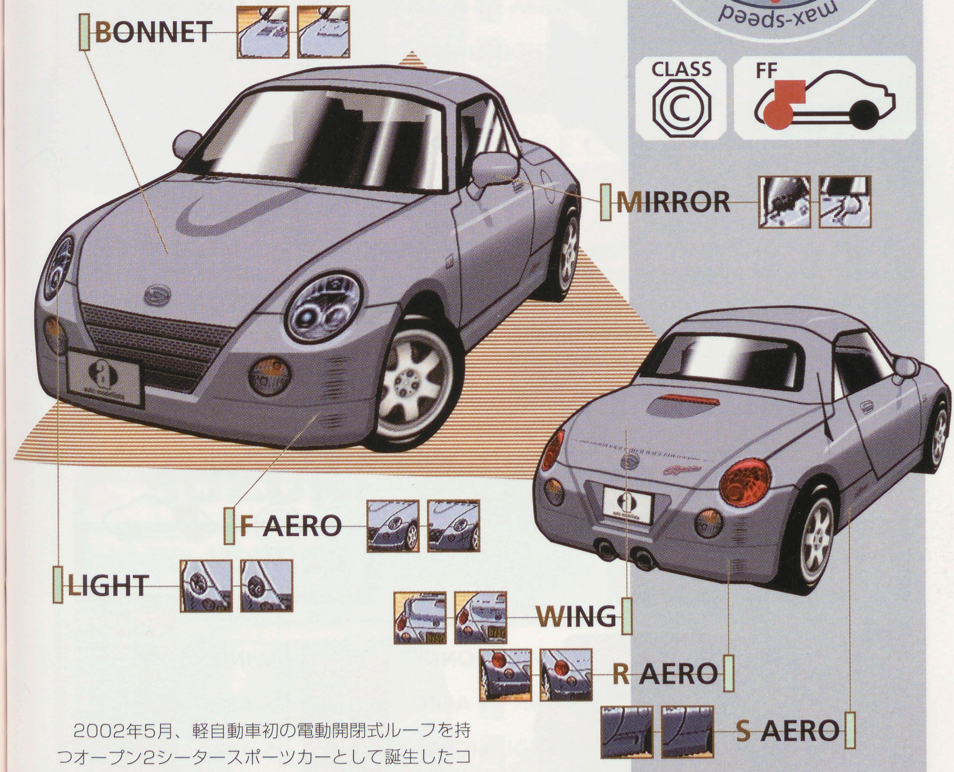
全長／全幅／全高	2995mm／1300mm／1335mm
ホイールベース	1800mm
排気量	356cc
エンジン変更	○
エンジン形式	EK32
最大出力	36ps／7000rpm（91ps）
最大トルク	3.8kgm／6400rpm（10.2kgm）
重量	425kg（373kg）
出現条件	LV1をクリアする

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

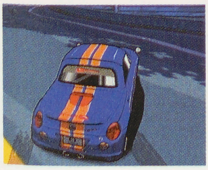
DAIHATSU

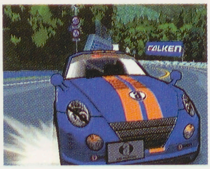
COPEN





2002年5月、軽自動車初の電動開閉式ルーフを持つオープン2シータースポーツカーとして誕生したコペンは、かつてのショーモデルを生産化したもので、生産は専用工場によるハンドメイドとなる。エンジンは直列4気筒DOHC16バルブ660ccEFIターボのJB-DET型64psで、駆動方式はFF。決してリアルスポーツではないが、40〜80キロくらいの常用域で気持ちよく走れるように、セッティングが施されている。



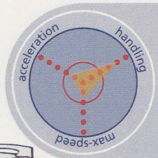


SPEC　L880

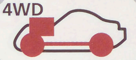
全長／全幅／全高	3395mm／1475mm／1245mm
ホイールベース	2230mm
排気量	659cc
エンジン変更	×
エンジン形式	JB-DET
最大出力	64ps／6000rpm（210ps）
最大トルク	11.2kgm／3200rpm（29.4kgm）
重量	830kg（730kg）
出現条件	—

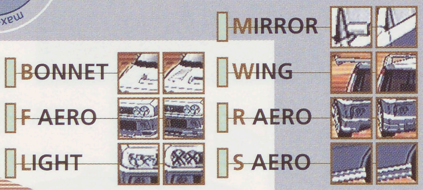
DAIHATSU

MOVE CUSTOM



CLASS C

4WD






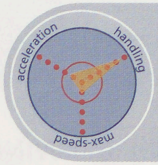
セミボンネット型の背高軽ワゴンのムーヴは1995年8月にデビュー、1998年10月に軽自動車の新規格に合わせてフルモデルチェンジした。丸形4灯式ライトのカスタムは、直列3気筒DOHC12バルブ・インタークーラー付ターボEF-DET型エンジンを搭載、64psをフルタイム4WDで路面に伝える。

SPEC L910

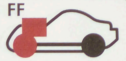
全長／全幅／全高	3395mm／1475mm／1670mm
ホイールベース	2360mm
排気量	659cc
エンジン変更	×
エンジン形式	EF-DET
最大出力	64ps／6400rpm（192ps）
最大トルク	10.9kgm／3600rpm（29.3kgm）
重量	880kg（774kg）
出現条件	—

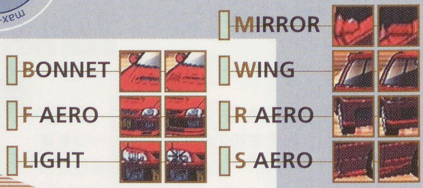
DAIHATSU

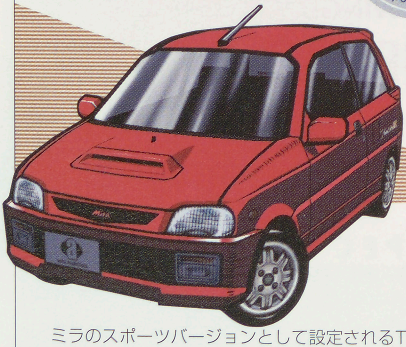
Mira TR-XX



CLASS C

FF






ミラのスポーツバージョンとして設定されるTR-XXは、スポーツマインドあふれる直列4気筒DOHC+ターボ+電子制御式燃料噴射装置EFIにより64psを発生。駆動方式はFF。外観上もルーフエンドから伸びたスポイラーを装備するなど、エンジン同様にスポーツ色の強いデザインになっている。

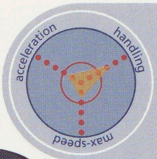
SPEC L502

全長／全幅／全高	3295mm／1395mm／1430mm
ホイールベース	2300mm
排気量	659cc
エンジン変更	×
エンジン形式	JB-JL
最大出力	64ps／7500rpm（199ps）
最大トルク	10.2kgm／4000rpm（28.1kgm）
重量	700kg（615kg）
出現条件	—

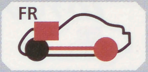
※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

SUZUKI

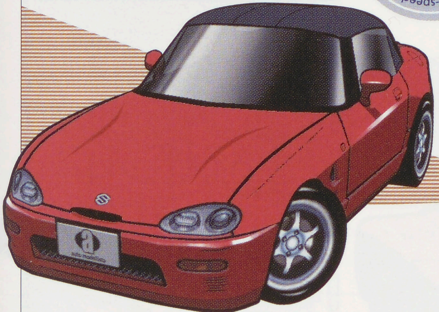
CAPPUCCINO











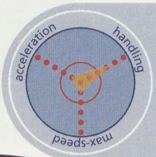
1991年に誕生したカプチーノは、軽自動車ながらFR、ロングノーズ+ショートデッキという古典的スポーツカーの手法を採った本格的オープンスポーツ。後期型はオールアルミのK6A型直列3気筒DOHCターボとなり、低回転から太いトルクを発生。初心者でもFRスポーツが楽しめる一台だ。

SPEC

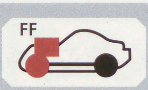
全長／全幅／全高	3295mm／1395mm／1185mm
ホイールベース	2060mm
排気量	658cc
エンジン変更	×
エンジン形式	K6A
最大出力	64ps／6500rpm（183ps）
最大トルク	10.5kgm／3500rpm（27.7kgm）
重量	700kg（615kg）
出現条件	-

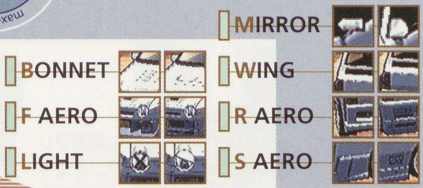
SUZUKI

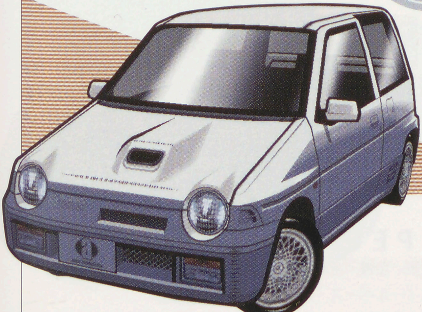
ALTO WORKS











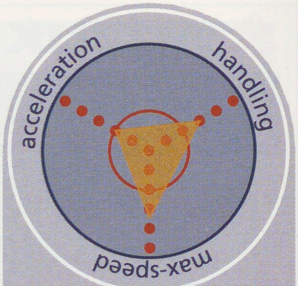
1988年に3代目となったアルトは、当時日本で一番売れている軽自動車で、様々なバリエーションを用意していた。その中で、スポーツバージョンであるアルトワークスRS/Xは、64psを発生する直列3気筒DOHCのF6Aユニットを FF方式で駆動。リッターカーに匹敵する走りを見せた。

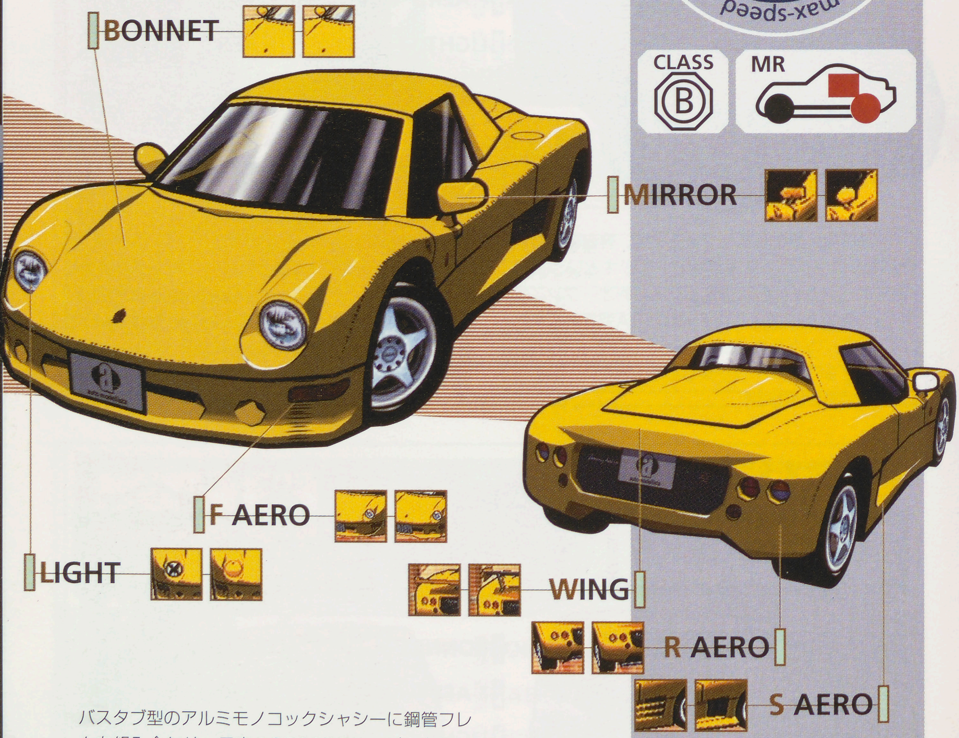
SPEC

全長／全幅／全高	3295mm／1395mm／1375mm
ホイールベース	2335mm
排気量	657cc
エンジン変更	×
エンジン形式	F6A
最大出力	64ps／6500rpm（186ps）
最大トルク	8.7kgm／4000rpm（25.4kgm）
重量	630kg（554kg）
出現条件	―

Tommykaira

ZZ-S





バスタブ型のアルミモノコックシャシーに鋼管フレームを組み合わせ、日産のSR20DEエンジンをミッドに搭載。そこにレーシングカーデザイナー由良拓也氏デザインによるFRPボディを換装し、1995年7月に登場したトミーカイラZZ。ZZ-Sはさらなるチューンを施したモデルで、180psから200psへとパワーアップ。軽自動車なみの超軽量ボディと相まって、レーシングカー並の強烈な走りを提供してくれる。





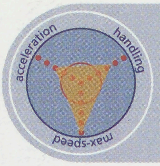
SPEC ZZS

全長／全幅／全高	3630mm／1740mm／1110mm
ホイールベース	2375mm
排気量	1998cc
エンジン変更	×
エンジン形式	SR20DE
最大出力	200ps／7300rpm（488ps）
最大トルク	20.6kgm／6400rpm（55.7kgm）
重量	710kg（624kg）
出現条件	—

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。

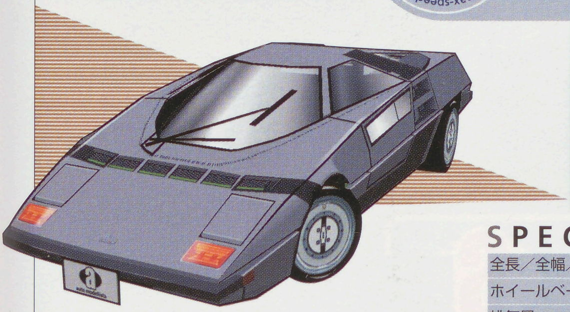
童夢 DOME CO.,LTD.

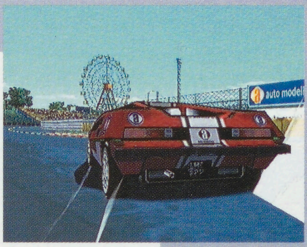
童夢・零



CLASS C

MR





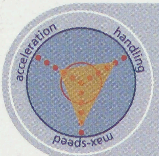
SPEC

全長／全幅／全高	3980mm／1770mm／980mm
ホイールベース	2400mm
排気量	2800cc
エンジン変更	×
エンジン形式	L28
最大出力	145ps／5200rpm（-）
最大トルク	23.0kgm／4000rpm（-）
重量	920kg（-）
出現条件	LV5の新宿シリーズをすべて優勝する

純日本産のスーパーカーを目指し、1978年の第48回ジュネーブショーに出品された、童夢初のプロトタイプスポーツカー。全高わずか980mmのボディに145psの日産製L28型直列6気筒をミッドシップに搭載。当然その走りに期待が集まったが、日本の法律に阻まれ市販には至らなかった。

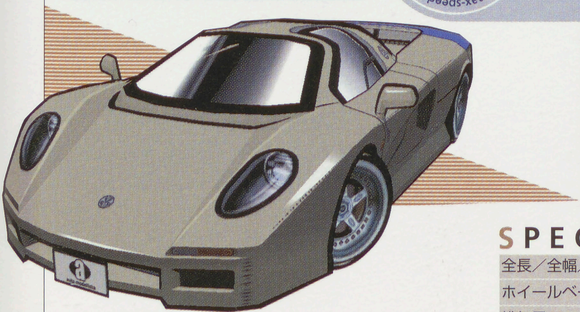
童夢 DOME CO.,LTD.

Jiotto CASPITA



CLASS A

MR





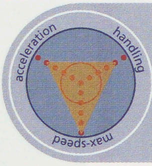
SPEC

全長／全幅／全高	4534mm／1996mm／1136mm
ホイールベース	2700mm
排気量	3497cc
エンジン変更	×
エンジン形式	GV
最大出力	585ps／10750rpm（-）
最大トルク	39.2kgm／10500rpm（-）
重量	1100kg（-）
出現条件	ガレージライフモードをクリアする

ジオットの依頼で童夢が制作したキャスピタのコンセプトは“F1オン・ザ・ロード”。F1用のスバル・モトーリ・モデルニ水平対向12気筒エンジンを搭載し、まさにスーパーカーとなるはずだった。だがエンジン生産中止の後、ジャッドV10を搭載するも量産に至らず、1台生産のみの幻のマシンとなった。

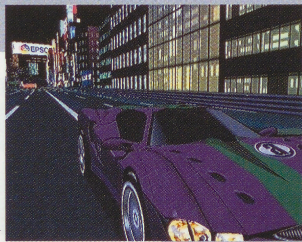
MITSUOKA

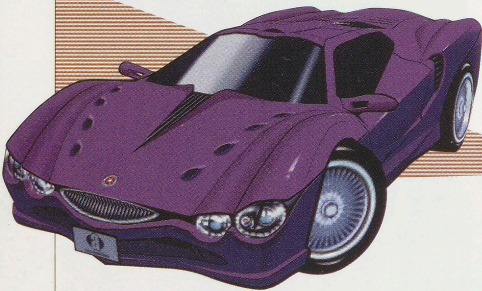
Orochi



CLASS A

MR



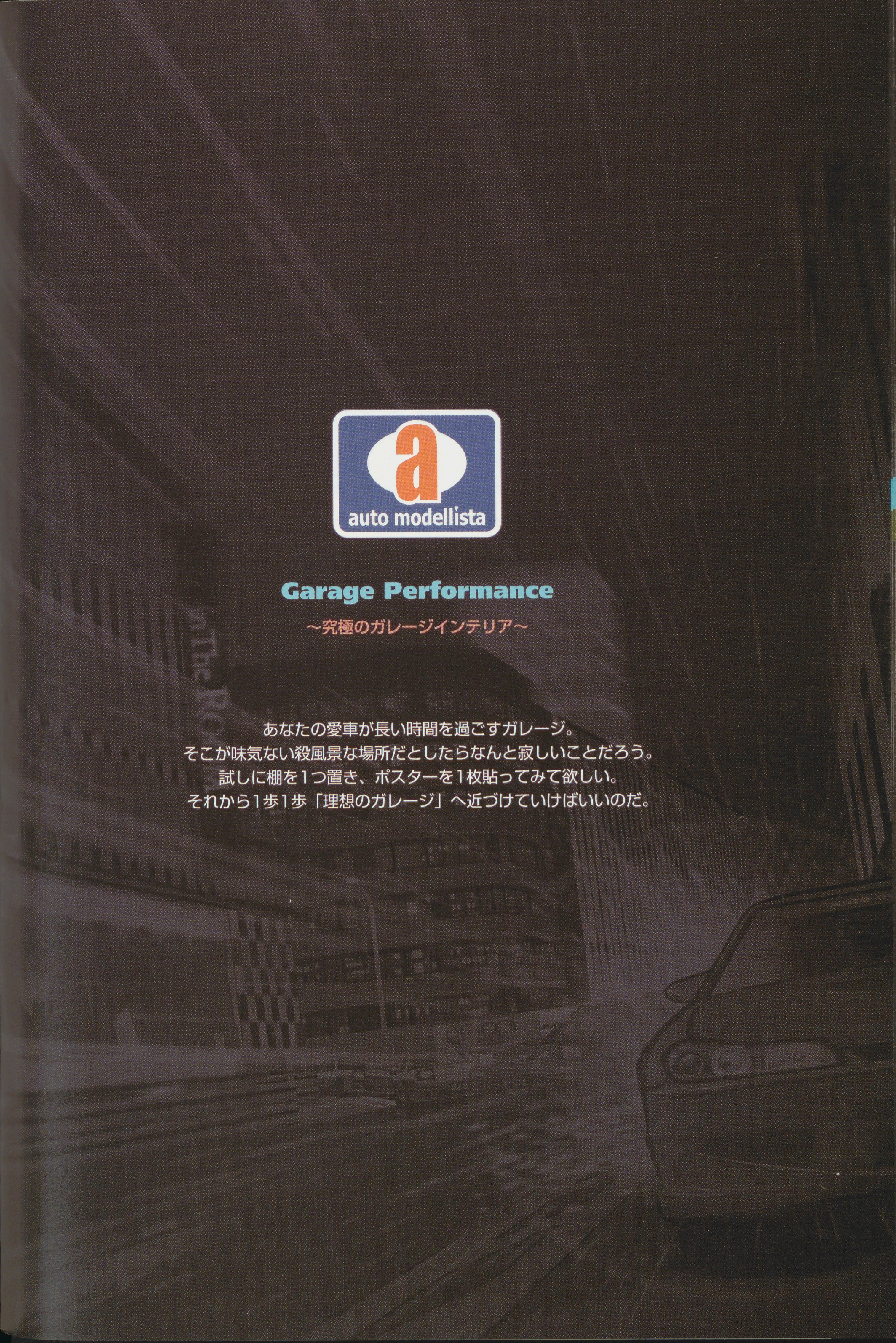


2001年、初めて東京モーターショーに出展することになった光岡自動車の意欲作。有機的な曲線を多用した地を這うようなデザインは他に類を見ず、圧倒的な存在感を持つ。もちろんこのままではないが、あくまで市販を目指しているという。エンジンにはV6もしくはV8を搭載する予定だ。

SPEC

全長／全幅／全高	4580mm／2060mm／1145mm
ホイールベース	2530mm
排気量	3179cc
エンジン変更	×
エンジン形式	secret
最大出力	400ps／7300rpm（-）
最大トルク	46.0kgm／5300rpm（-）
重量	1320kg（-）
出現条件	LV7のチャンピオンシップシリーズをすべて優勝する

※クルマのスペックは基本的にゲームに準じています。また、SPEC表内（ ）の数値は、チューニングでのそれぞれの最高値を示します（3つを同時にこの数値にすることはできない場合があります）。なお、最高値を出すチューニングをするためには「garage life」を一度クリアし、かつ「level5」シリーズ戦をすべて1位で優勝する必要があります。



auto modellista

Garage Performance

～究極のガレージインテリア～

あなたの愛車が長い時間を過ごすガレージ。
そこが味気ない殺風景な場所だとしたらなんと寂しいことだろう。
試しに棚を1つ置き、ポスターを1枚貼ってみて欲しい。
それから1歩1歩「理想のガレージ」へ近づけていけばいいのだ。

ガレージアイテム 完全カタログ

Garage Item

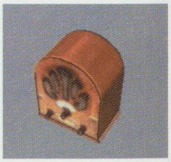
全142種のガレージアイテムを、その種類によって分類して掲載している

ガレージに置けるものは大きく5種類に分けられる

ガレージアイテムは、フロアアイテムの85種とポスター類の57種で、全142種用意されている。ここでは、それらをより区別しやすいよう5種類に大別して掲載している。右の表でそれぞれのカテゴリへリンクしているので、欲しいアイテムはすぐに調べよう。

▶アイテムの種類一覧

各種工具・オイル類	44種	P.149
トロフィー・カップ・盾類	10種	P.151
インテリア・家具類	18種	P.152
ポスター・看板類	57種	P.153
その他	13種	P.156



⬆車とは関係のないモノもイロイロある。

コンプリートには2回のクリアが必須条件

ガレージアイテムには、はじめから用意されているものと、さまざまな条件を達成することによって獲得できるものがある。特定のレースでの勝利やレースの完走数など、獲得条件の種類・達成難度は幅広い。アイテムはガレージライフでレースを消化・勝利することにより、入手することができるようになっているので、できるだけ多くのレースに参加しよう。なお、全アイテムをコンプリートするには、level1～finalまでの各レベルを最低でも2回ずつクリアする必要がある。



⬆レースを終了してアイテム入手条件を満たすと獲得画面になるぞ。こまめに入手条件を確認して、次は何を狙うべきか検討しよう。

▶アイテム入手条件一覧

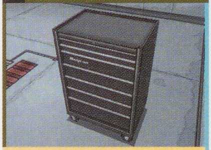
識	条件	個数
1	はじめから所持	20
2	1回目の各レースに勝利	20
3	1回目の各レベルをクリア	28
4	2回目の各レースに勝利	12
5	レースを完走することでランダムに入手	51
6	一定数のレースを完走する	3
7	フロアアイテム（8、53、33、40、47、20、18、54、43、24、36）を集めた状態で、指定のレースをクリア（2回目以降）	4
8	フロアアイテム（23、24、29、39、68～71）、とポスター（41～46）を集めた状態で、指定のレースをクリア（2回目以降）	2
9	フロアーアイテム（22、23、28、38）とポスター（29～40）集めた状態で、指定のレースをクリア（2回目以降）	2

※「識」は条件の種類を表すNo.で、右ページからのカタログに対応している。

各種工具・オイル類
47種

車の整備に使う工具やオイルなど、車に直接的に関係するアイテムを掲載している。

2 スナップオン・ロールキャブ中



1 はじめから持っている

5 バッテリー



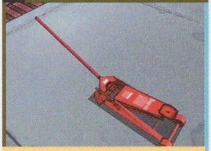
3 Lv1をクリア

6 ガソリンタンク



3 Lv2をクリア

8 スナップオン・ハイドロリック・サービス・ジャッキ



2 Lv1の六甲をクリア

10 タイヤ縦置き



1 はじめから持っている

11 タイヤ横置き



2 Lv1の鈴鹿をクリア

12 スナップオン・トップチェスト小



2 Lv1の阪神をクリア

14 BPオイル缶



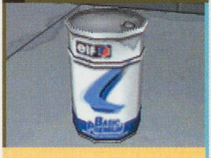
1 はじめから持っている

15 カストロールオイル缶



1 はじめから持っている

16 エルフオイル缶



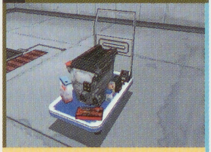
1 はじめから持っている

17 ガルフオイル缶



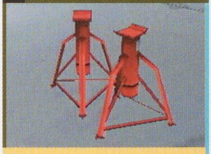
1 はじめから持っている

25 台車



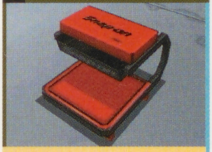
2 Lv3の六甲をクリア

29 リジットラック（ジャッキスタンド）



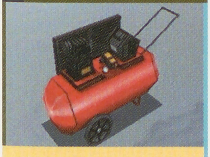
1 はじめから持っている

30 スナップオン・シートクリーパー



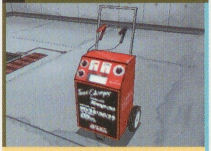
2 Lv2の新宿Bをクリア

31 ポータブル・エアコンプレッサー



2 Lv2の新宿Aをクリア

33 スナップオン・バッテリーチャージャー



2 Lv3の新宿Bをクリア

35 オイルドレイン



1 はじめから持っている

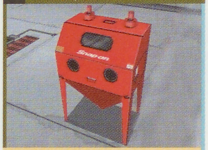
36 パーツウォッシャー台



4 Lv3の新宿Aをクリア

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字（1）は通しNo.。写真の下に入っている数字（1）は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

37 スナップオン・研磨ブラストキャビネット



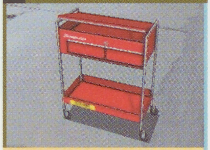
4 Lv3の新宿Bをクリア

38 エアコンプレッサー



7 Lv4の新宿Aをクリア

39 スナップオン・メタルロールカート（ツールワゴン）



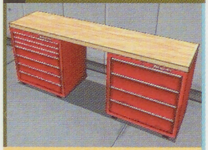
4 Lv3の赤城をクリア

40 スナップオン・パーツウォッシャー台



2 Lv4の新宿Aをクリア

41 スナップオン・モジュラーワークベンチ



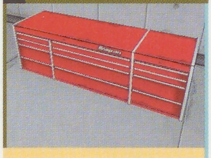
2 Lv4の新宿Bをクリア

42 スナップオン・トップチェスト中



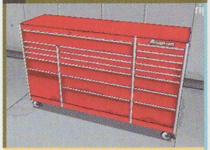
2 Lv4の阪神をクリア

43 スナップオン・トップチェスト大



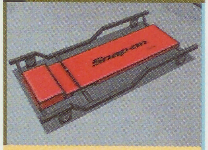
4 Lv2の赤城をクリア

44 スナップオン・ロールキャブ大



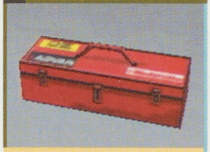
4 Lv2の鈴鹿をクリア

45 スナップオン・ロー・プロファイル・クリーパー



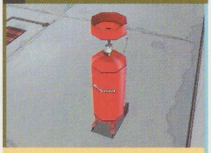
4 Lv2の新宿Aをクリア

46 スナップオン・メタルボックス（工具箱）



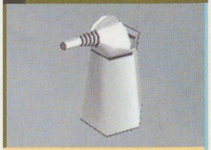
4 Lv2の新宿Bをクリア

47 スナップオン・廃油ドレイン



2 Lv5の新宿をクリア

48 オイルジョッキ



1 はじめから持っている

59 カストロールレトロオイルジョッキ大



5 ランダムで入手

60 カストロールレトロオイルジョッキ中



5 ランダムで入手

61 カストロールレトロオイルジョッキ小



5 ランダムで入手

62 カストロールレトロオイル缶A



5 ランダムで入手

63 カストロールレトロオイル缶B



5 ランダムで入手

64 カストロールレトロオイル缶C



5 ランダムで入手

65 カストロールレトロオイル缶D



5 ランダムで入手

66 カストロールレトロオイル缶E



5 ランダムで入手

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字（1）は通しNo.。写真の下に入っている数字（1）は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

67 カストロールレトロハンディオイル缶



5 ランダムで入手

68 エッソレトロオイル缶A



5 ランダムで入手

69 エッソレトロオイル缶B



5 ランダムで入手

70 エッソレトロハンディオイル缶A



5 ランダムで入手

71 エッソレトロハンディオイル缶B



5 ランダムで入手

72 モービルレトロオイル缶A



5 ランダムで入手

73 モービルレトロオイル缶B



5 ランダムで入手

74 モービルレトロハンディオイル缶



5 ランダムで入手

75 ダンロップレトロオイル缶



5 ランダムで入手

トロフィー・カップ・盾類 10種

レースで好成績を収めたときに入手できるトロフィーや盾などを掲載。

76 優勝盾大



3 Lv4をクリア

77 優勝盾小



3 Lv1をクリア

78 トロフィー特別豪華



3 Lv6をクリア

79 トロフィー大



3 Lv5をクリア

80 トロフィー小



3 Lv2をクリア

81 カップ大



3 finalをクリア

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字（1）は通しNo.。写真の下に入っている数字（1）は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

82 カップ小



3 Lv3をクリア

83 優勝盾大(スペシャル)



6 networkで3位以下を30回獲得後、ローカルで1回レースを完走。もしくはローカルで150レース以上完走する。

84 トロフィー大(スペシャル)



6 networkで2位を10回獲得後、ローカルで1回レースを完走。もしくはローカルで200レース以上完走する。

85 カップ大(スペシャル)



6 networkで1位を10回獲得後、ローカルで1回レースを完走。もしくはローカルで300レース以上完走する。

インテリア・家具類

17種

イスや棚など、家具やインテリアとして実用を果たすものを掲載している。

1 ツールワゴンA



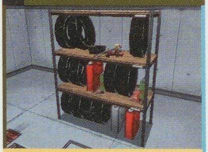
1 はじめから持っている

3 3段棚中



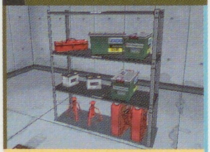
1 はじめから持っている

4 3段棚大



3 LV4をクリア

9 3段棚



3 Lv3をクリア

13 ドラム缶



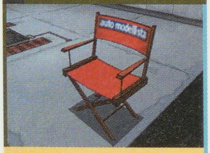
2 Lv4の赤城をクリア

20 レカロシート



2 Lv6の峠をクリア

24 監督椅子



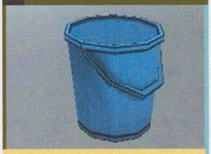
4 Lv3の六甲をクリア

26 ごみ箱



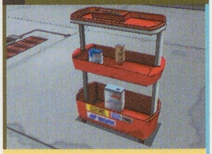
1 はじめから持っている

27 バケツ



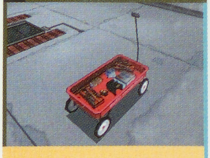
1 はじめから持っている

32 ツールワゴンB



2 Lv3の新宿Aをクリア

34 スチールカート



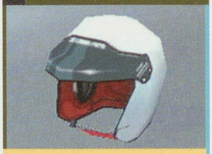
2 Lv4の六甲をクリア

53 ヘルメット(フルフェイス)



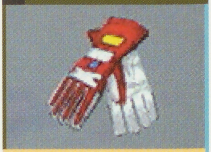
2 Lv2の鈴鹿をクリア

54 ヘルメット(ラリー用)



4 Lv1の阪神をクリア

55 レーシンググローブ



4 Lv1の六甲をクリア

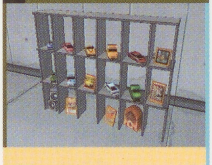
※表内数字の意味:アイテム名の左の数字(1)は通しNo.。写真の下に入っている数字(1)は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

56 木製3段棚



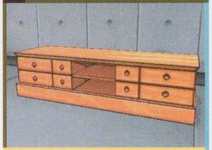
2 Lv3の阪神をクリア

57 木製3段ボックス棚



4 Lv1の鈴鹿をクリア

58 ローボード(棚)



2 Lv3の赤城をクリア

ポスター・看板類

57種

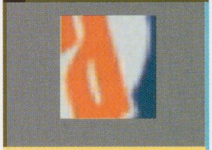
壁に貼ったり付けたりできるもの。ゲーム中の「ポスター」で確認できるものがすべてだ。

1 壁掛け工具



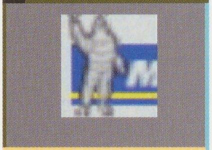
1 はじめから持っている

2 タイトルポスター



1 はじめから持っている

3 ミシュランポスター



1 はじめから持っている

4 ガルフポスター



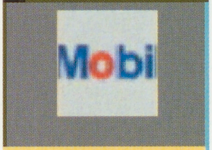
3 Lv1をクリア

5 スナップオンポスター



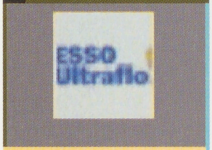
3 Lv2をクリア

6 モービルポスター



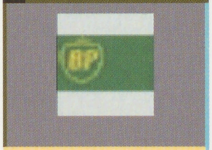
1 はじめから持っている

7 エッソポスター



1 はじめから持っている

8 BPポスター



3 Lv2をクリア

9 カストロールポスター



1 はじめから持っている

10 エルフポスター



3 Lv3をクリア

11 ブリジストンポスター



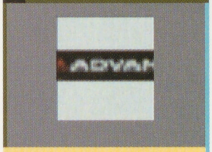
3 Lv3をクリア

12 ダンロップポスター



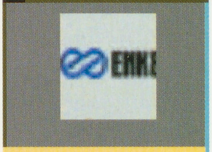
3 Lv5をクリア

13 アドバンポスター



3 Lv4をクリア

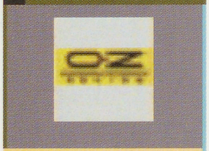
14 ENKEIポスター



3 Lv4をクリア

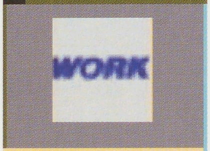
※表内数字の意味：アイテム名の左の数字(1)は通しNo.。写真の下に入っている数字(1)は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

15 OZポスター



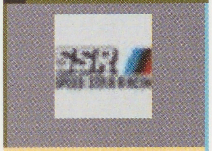
3 Lv5をクリア

16 WORKポスター



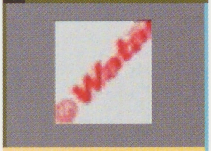
3 Lv5をクリア

17 SSRポスター



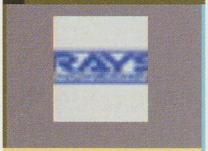
3 Lv6をクリア

18 ワタナベポスター



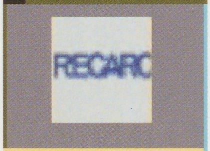
3 Lv6をクリア

19 レイズポスター



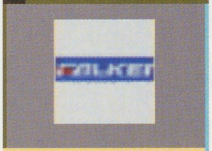
3 Lv6をクリア

20 レカロポスター



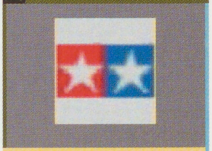
3 finalをクリア

21 ファルケンポスター



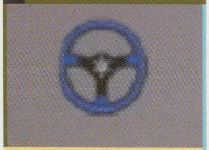
3 finalをクリア

22 タミヤポスター



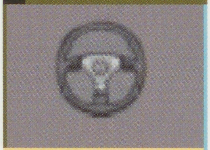
3 finalをクリア

23 ステアリングA



3 Lv1をクリア

24 ステアリングB



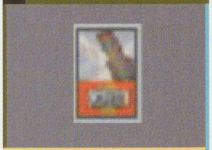
5 ランダムで入手

25 ステアリングC



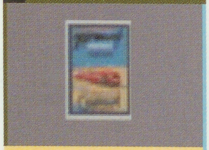
5 ランダムで入手

26 カストロール
レトロポスターA



5 ランダムで入手

27 カストロール
レトロポスターB



5 ランダムで入手

28 カストロールレトロ看板



5 ランダムで入手

29 ミシュランレトロポスターA



5 ランダムで入手

30 ミシュランレトロポスターB



5 ランダムで入手

31 ミシュランレトロポスターC



5 ランダムで入手

32 ミシュランレトロポスターD



5 ランダムで入手

33 ミシュランレトロポスターE



5 ランダムで入手

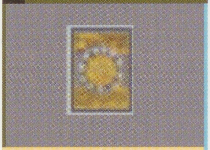
34 ミシュランレトロポスターF



5 ランダムで入手

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字（1）は通しNo.。写真の下に入っている数字（1）は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

35 ミシュランレトロポスターG



5 ランダムで入手

36 ミシュランレトロポスターH



5 ランダムで入手

37 ミシュランレトロポスターI



5 ランダムで入手

38 ミシュランレトロ看板A



5 ランダムで入手

39 ミシュランレトロ看板B



5 ランダムで入手

40 ミシュランレトロ看板C



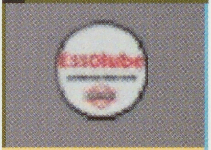
5 ランダムで入手

41 エッソレトロポスター



5 ランダムで入手

42 エッソレトロ看板A



5 ランダムで入手

43 エッソレトロ看板B



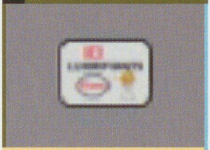
5 ランダムで入手

44 エッソレトロ看板C



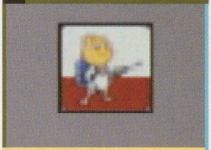
5 ランダムで入手

45 エッソレトロ看板D



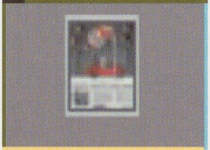
5 ランダムで入手

46 エッソレトロ看板E



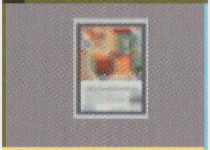
5 ランダムで入手

47 モービルレトロポスターA



5 ランダムで入手

48 モービルレトロポスターB



5 ランダムで入手

49 モービルレトロ看板A



5 ランダムで入手

50 モービルレトロ看板B



5 ランダムで入手

51 モービルレトロ看板C



5 ランダムで入手

52 ダンロップレトロポスターA



5 ランダムで入手

53 ダンロップレトロポスターB



5 ランダムで入手

54 ダンロップレトロポスターC



5 ランダムで入手

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字（1）は通しNo.。写真の下に入っている数字（1）は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

55 ダンロップレトロ看板A



5 ランダムで入手

56 ダンロップレトロ看板B



5 ランダムで入手

57 ダンロップレトロ看板C



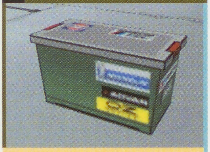
5 ランダムで入手

その他

11種

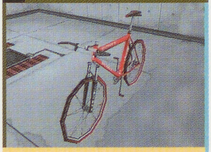
ここまでの4つのカテゴリーに当てはまらず、比較的遊びの要素が強いアイテム。

7 物入れ箱小



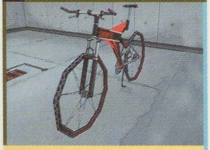
1 はじめから持っている

18 マウンテンバイクA



2 finalをクリア

19 マウンテンバイクB



4 Lv3の阪神をクリア

21 ラジオ



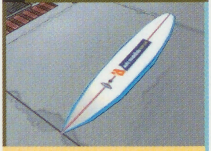
2 Lv2の赤城をクリア

22 ステレオ



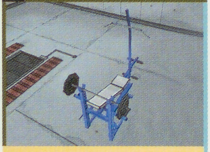
7 Lv4の赤城をクリア

23 サーフボード



7 Lv4の六甲をクリア

28 トレーニングマシン



7 Lv4の阪神をクリア

49 ビバンダム人形(大)



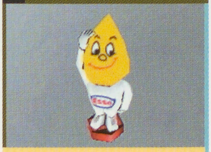
9 finalをクリア

50 ビバンダム人形(小)



9 Lv4の新宿Bをクリア

51 エッソオイル坊や



8 Lv5の新宿をクリア

52 エッソオイルガール



8 Lv6の峠をクリア

※表内数字の意味：アイテム名の左の数字(**1**)は通しNo.。写真の下に入っている数字(1)は識別No.で、P.148の条件一覧と一致している。

ガレージアイテム コンプリートシート

ここではすべてのアイテムを通し番号順に並べている。コンプリートの目安にしよう。

フロアアイテム(85種)

1	ツールワゴンA	P.152
2	スナップオン・ロールキャブ中	P.149
3	3段棚中	P.152
4	3段棚大	P.152
5	バッテリー	P.149
6	ガソリンタンク	P.149
7	物入れ箱小	P.156
8	スナップオン・ハイドロリック・サービス・ジャッキ	P.149
9	3段棚	P.152
10	タイヤ縦置き	P.149
11	タイヤ横置き	P.149
12	スナップオン・トップチェスト小	P.149
13	ドラム缶	P.152
14	BPオイル缶	P.149
15	カストロールオイル缶	P.149
16	エルフオイル缶	P.149
17	ガルフオイル缶	P.149
18	マウンテンバイクA	P.156
19	マウンテンバイクB	P.156
20	レカロシート	P.152
21	ラジオ	P.156
22	ステレオ	P.156
23	サーフボード	P.156
24	監督椅子	P.152
25	台車	P.149
26	ごみ箱	P.152
27	バケツ	P.152
28	トレーニングマシン	P.156
29	リジットラック(ジャッキスタンド)	P.149
30	スナップオン・シートクリーパー	P.149
31	ポータブル・エアコンプレッサー	P.149
32	ツールワゴンB	P.152
33	スナップオン・バッテリーチャージャー	P.149
34	スチールカート	P.152
35	オイルドレイン	P.149
36	パーツウォッシャー台	P.149
37	スナップオン・研磨ブラストキャビネット	P.150
38	エアコンプレッサー	P.150
39	スナップオン・メタルロールカート(ツールワゴン)	P.150
40	スナップオン・パーツウォッシャー台	P.150
41	スナップオン・モジュラーワークベンチ	P.150
42	スナップオン・トップチェスト中	P.150
43	スナップオン・トップチェスト大	P.150
44	スナップオン・ロールキャブ大	P.150
45	スナップオン・ロー・プロファイル・クリーパー	P.150
46	スナップオン・メタルボックス(工具箱)	P.150
47	スナップオン・廃油ドレイン	P.150
48	オイルジョッキ	P.150
49	ビバンダム人形(大)	P.156
50	ビバンダム人形(小)	P.156
51	エッソオイル坊や	P.156
52	エッソオイルガール	P.156
53	ヘルメット(フルフェイス)	P.152
54	ヘルメット(ラリー用)	P.152
55	レーシンググローブ	P.152
56	木製3段棚	P.153
57	木製3段ボックス棚	P.153
58	ローボード(棚)	P.153
59	カストロールレトロオイルジョッキ大	P.150
60	カストロールレトロオイルジョッキ中	P.150
61	カストロールレトロオイルジョッキ小	P.150
62	カストロールレトロオイル缶A	P.150
63	カストロールレトロオイル缶B	P.150
64	カストロールレトロオイル缶C	P.150
65	カストロールレトロオイル缶D	P.150
66	カストロールレトロオイル缶E	P.150
67	カストロールレトロハンディオイル缶	P.151
68	エッソレトロオイル缶A	P.151
69	エッソレトロオイル缶B	P.151
70	エッソレトロハンディオイル缶A	P.151
71	エッソレトロハンディオイル缶B	P.151
72	モービルレトロオイル缶A	P.151
73	モービルレトロオイル缶B	P.151
74	モービルレトロハンディオイル缶	P.151
75	ダンロップレトロオイル缶	P.151
76	優勝盾大	P.151
77	優勝盾小	P.151
78	トロフィー特別豪華	P.151
79	トロフィー大	P.151
80	トロフィー小	P.151
81	カップ大	P.151
82	カップ小	P.152
83	優勝盾大(スペシャル)	P.152
84	トロフィー大(スペシャル)	P.152
85	カップ大(スペシャル)	P.152

ポスター・看板(57種)

1	壁掛け工具	P.153
2	タイトルポスター	P.153
3	ミシュランポスター	P.153
4	ガルフポスター	P.153
5	スナップオンポスター	P.153
6	モービルポスター	P.153
7	エッソポスター	P.153
8	BPポスター	P.153
9	カストロールポスター	P.153
10	エルフポスター	P.153
11	ブリヂストンポスター	P.153
12	ダンロップポスター	P.153
13	アドバンポスター	P.153
14	ENKEIポスター	P.153
15	OZポスター	P.154
16	WORKポスター	P.154
17	SSRポスター	P.154
18	ワタナベポスター	P.154
19	レイズポスター	P.154
20	レカロポスター	P.154
21	ファルケンポスター	P.154
22	タミヤポスター	P.154
23	ステアリングA	P.154
24	ステアリングB	P.154
25	ステアリングC	P.154
26	カストロールレトロポスターA	P.154
27	カストロールレトロポスターB	P.154
28	カストロールレトロ看板	P.154
29	ミシュランレトロポスターA	P.154
30	ミシュランレトロポスターB	P.154
31	ミシュランレトロポスターC	P.154
32	ミシュランレトロポスターD	P.154
33	ミシュランレトロポスターE	P.154
34	ミシュランレトロポスターF	P.154
35	ミシュランレトロポスターG	P.155
36	ミシュランレトロポスターH	P.155
37	ミシュランレトロポスターI	P.155
38	ミシュランレトロ看板A	P.155
39	ミシュランレトロ看板B	P.155
40	ミシュランレトロ看板C	P.155
41	エッソレトロポスター	P.155
42	エッソレトロ看板A	P.155
43	エッソレトロ看板B	P.155
44	エッソレトロ看板C	P.155
45	エッソレトロ看板D	P.155
46	エッソレトロ看板E	P.155
47	モービルレトロポスターA	P.155
48	モービルレトロポスターB	P.155
49	モービルレトロ看板A	P.155
50	モービルレトロ看板B	P.155
51	モービルレトロ看板C	P.155
52	ダンロップレトロポスターA	P.155
53	ダンロップレトロポスターB	P.155
54	ダンロップレトロポスターC	P.155
55	ダンロップレトロ看板A	P.156
56	ダンロップレトロ看板B	P.156
57	ダンロップレトロ看板C	P.156

※表内数字の意味：数字(1)はゲーム画面で確認できる通しNo.を表す。

ガレージチューニングのススメ

Garage Tuning

獲得したアイテムの上手な活用と、その具体的な配置例を紹介

オシャレ初心者のためのインテリア講座!!

garage tuningの「change layout」メニューでガレージの模様替えに挑戦してみよう。このときのアイテム選択やその並べ方によって、ガレージの雰囲気はガラリと変わるはずだ。とはいえ、限られたアイテムで「個性」を演出するのは意外に難しい。そこで、アイテムの上手な活用&配置方法についてここで学んでおこう。

ガレージにアイテムを配置していく際にまず最初に決めたいのは、そのガレージをどんな雰囲気にしたいのかという具体的なコンセプト。配置するアイテムを選択するのはそれからで良い。最初のコンセプトがしっかりしていなければ、苦労して作ったガレージもただの「倉庫」になってしまう。また、アイテムの色や大きさ、形などの組み合わせも重要。1つのアイテムでガレージの雰囲気が台無し、なんていうことのないようにしたい。

Point1 ▶色・形・配置をまとめるだけでスッキリ

ガレージアイテムには、大きさや色・形など実にさまざまな種類がある。それらをただ単に「置く」だけでは、アイテムが散乱する見るに耐えない空間になってしまうだろう。しかし、「大きさ」「色」「形」の3点に注意して、それぞれをグループごとにまとめて配置するだけでも格段に見栄えは変わってくるはず。あとはそれをベースに、自分なりの味付けを施していけばいいのだ。



before



after

ポイントとなるアイテムを選ぶ◀ Point2

41 スナップオン・モジュラーワークベンチ



普通のベンチとは違いボードの下にスペースがあるのがポイント。オシャレなカウンターとしても使えるぞ。

51 エッソオイル坊や



かわいらしい表情とポージングで、小柄ながら十分にインパクトを与えてくれる。他の人形との相性も良い。

ポイント1の基本ルールにしたがって全体の配置が決まったら、次はインテリアのポイントとなる箇所に凝ってみよう。自分らしさをアピールする大切な見せ所となる部分なので、基本セオリーを無視してでも思い切った配置をしてこだわりを示したい。向きや配置する高さを工夫すると、ひと味もふた味も違った見せ方ができるぞ。また、あえてテイストの異なるアイテムを組み合わせるのも上級テク。組み合わせや配置など、いろいろと試しながら、新しい見せ方を発見していこう。

オススメ コンセプトガレージ 1

ガレージがマンションに大変身？

一家の暮らすマンションがコンセプト。兄弟の部屋もキチンと分かれており、お互いのプライバシーがしっかり確保できる画期的なガレージ。妹の部屋には人形を置いてかわいい雰囲気に。兄の部屋には青年らしさを強調するアイテムを配置。奥には台所まで。

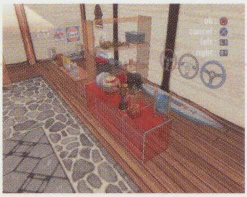
使用素材

■floor item
3 4 6 9 13 20 21 22 23 28 36 40 43 44 49 50 51 52 53 54 55 57 58 69 70 71 72 73 74 75 83 84 85

■poster
3 4 23 24 25 29 38 43 45 46



⬅なんともいえない生活感が漂ってくる、4人家族のガレージハウスだ。



⬆お兄ちゃんの部屋だ。部屋の様子からすると将来の夢はF-1レーサー？



⬇これは妹の部屋。キャラクター系の人形とポスターで年頃の女の子っぽく。

オススメ コンセプトガレージ 2

恐怖!?　夜になると人形が集うガレージ

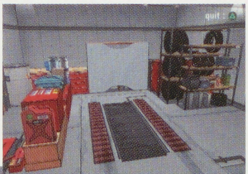
人形を主役に抜擢したレイアウトがポイント。アイテムの向きや配置を工夫すれば、まるで人形達がガレージの中で隠れて生活しているように見えないこともない。隠れた位置に置いたり、小物をうまく使うことで、秘密感を演出することがポイントだ。

使用素材

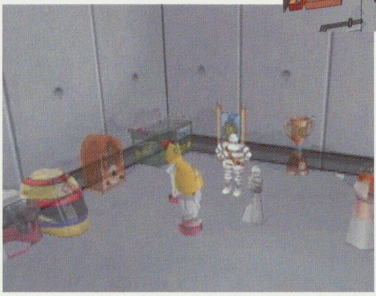
■floor item
2 3 4 6 7 8 10 11 13 14 15 16 17 21 22 26 27 34 37 40 41 42 43 44 45 46 48 49 50 51 52 53 54 56 57 58 75 83 85



⬅人形達の周りにはいくつかの小物アイテムがあるぞ。ここで生活しているのかな～。



⬆棚が反対向きに配置されているぞ。人の目を避けるためなのか、なにやら怪しい。



⬅4つの人形が向き合って輪になっている。いったいなんの話をしているのだろうか。

※「使用素材」のリストにある番号は、ゲーム中「garage layout」の「set an item」メニュー内で確認できる通しNo.を示しています。

オススメ コンセプトガレージ 3

有名企業の社長室ってこんな感じじゃない？

ミシュランに関係のあるアイテムを集中させ、ガレージ中央の奥にデスクと椅子を配置。仮想ミシュラン社長室を表現した。なるべく豪華に見せるため、トロフィーなどを1部分に集中させた。同種のアイテムを部分的に配置することで強いインパクトが出る。

使用素材

■**floor item**
2 5 10 11 20 21
22 41 43 44 49 50
53 54 56 57 79 80
81 82 83 84 85

■**poster**
3 29 30 31 32 33
34 35 37 38 39



⬆ミシュラン系アイテムのオンパレード。1つしかないデスクの周りにこれだけ置けば、イヤでも迫力が増す。



⬅社長は大のZ好き。タイヤはもちろんミシュランだ。

オススメ コンセプトガレージ 4

すべてのアイテムを凝縮！憧れのコンプリートガレージ

142種類すべてのアイテムを1つのガレージ内に収納。誰もが憧れるコンプリートアイテムを思う存分見せつけることのできる部屋に仕上がっている。これだけのアイテム数でも、バランス良く配置すればきれいに見せることができるという見本でもある。

使用素材

■**floor item**
全85アイテム
■**poster**
全57アイテム

➡アイテムは種類ごとにまとめて見せる。これが基本なのです。





⬅ポスターはアイテムに隠れてしまいやすいので、貼るためのスペースはしっかり確保しよう。

※「使用素材」のリストにある番号は、ゲーム中「garage layout」の「set an item」メニュー内で確認できる通しNo.を示しています。

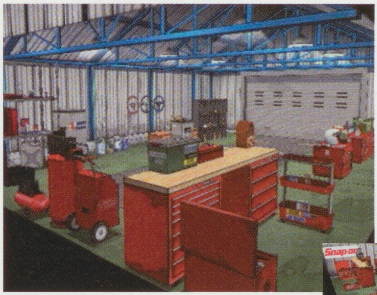
オススメ コンセプトガレージ 5 カー用品ショップ開店しました

豊富な自動車関連アイテムを利用して自分のガレージにお店を作ってみよう。まずガレージ内の空間をいくつかのパートに分けて、同類のアイテムを配置しよう。するとショップらしさを感じさせる各販売コーナーが完成。規則正しくアイテムを並べるのがコツだ。

使用素材

■floor item
4 5 7 10 11 12 13 14 15 16 17 21 31 32 33 38 41 42 43 46 49 50 51 52 53 54 55 57 58 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 83

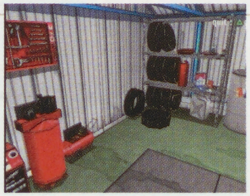
■poster
1 2 3 4 5 6 7 9 23 24 25



⬅物入れ箱とバッテリーを組み合わせてレジの完成。横にある工具箱は金庫だ。



⬆多種類の品揃えが自慢のオイルコーナー。きちんと整理してあります。



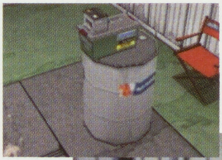
⬅タイヤと高価な工具機械売り場。他所じゃ売ってないよ～。

オススメ コンセプトガレージ 6 ガレージを流行のマイシアターに。5.1chで楽しもう!

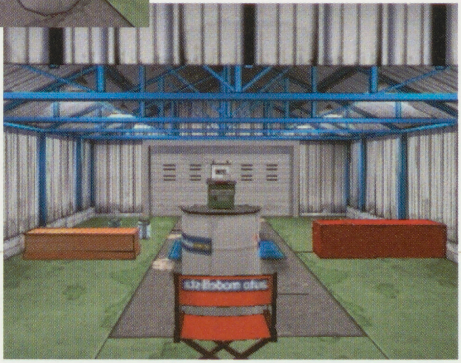
ポスターとドラム缶、小物アイテムを組み合わせて小さな映画館を作ってみよう。大型のポスターを3枚貼ることでスクリーンを表現。そして映写機はドラム缶と工具箱、バッテリーを重ねて使用してみよう。背の低い棚を並列に並べれば席も作れるぞ。

使用素材

■floor item
5 7 13 14 15 16 17 24 43 58



⬅ちょっと古い感じの映写機だけど、それがいい味出してるね。



⬆シアターにはステレオと客席が必須だ。

※「使用素材」のリストにある番号は、ゲーム中「garage layout」の「set an item」メニュー内で確認できる通しNo.を示しています。

オススメ コンセプトガレージ 7

森の喫茶へようこそ！

オイル缶を飲み物に見立ててカウンターに配置すると、一息つける喫茶店が完成。落ち着いた雰囲気を出すため派手なインテリアはさけ、シンプルなステレオや椅子を置く。ログハウスの雰囲気も手伝って、ついつい長居したくなってしまう。

使用素材

■floor item

1 2 5 9 13 14
15 16 17 21 22 24
39 40 41 42 43 44
46 47 48 58 59 60
61 62 63 64 65 66
67 68 69 70 71 72
73 74 75



⬅ドアを開ければ紅茶の良い香りが…。森のオアシスは本日も営業中です。



➡飲み物を作るカウンター。奥にある洗い場とボードの上に並んだボトルがポイント。

オススメ コンセプトガレージ 8

オリジナルインテリアを創作！

ガレージアイテムを上手に配置できるようになったら、次はアイテムを組み合わせることでオリジナルインテリアを作ってみよう。この際、制作物の用途は無視したほうが良い。心の赴くまま、自由気ままに自分のアート魂をぶつけよう。

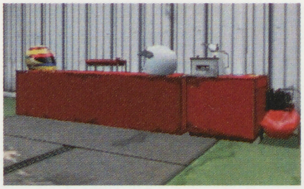
使用素材

■floor item

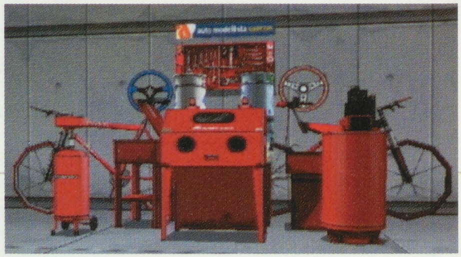
1 5 14 15 16 17
18 19 31 36 37 38
40 42 43 47 48 53
54

■poster

1 2 23 25

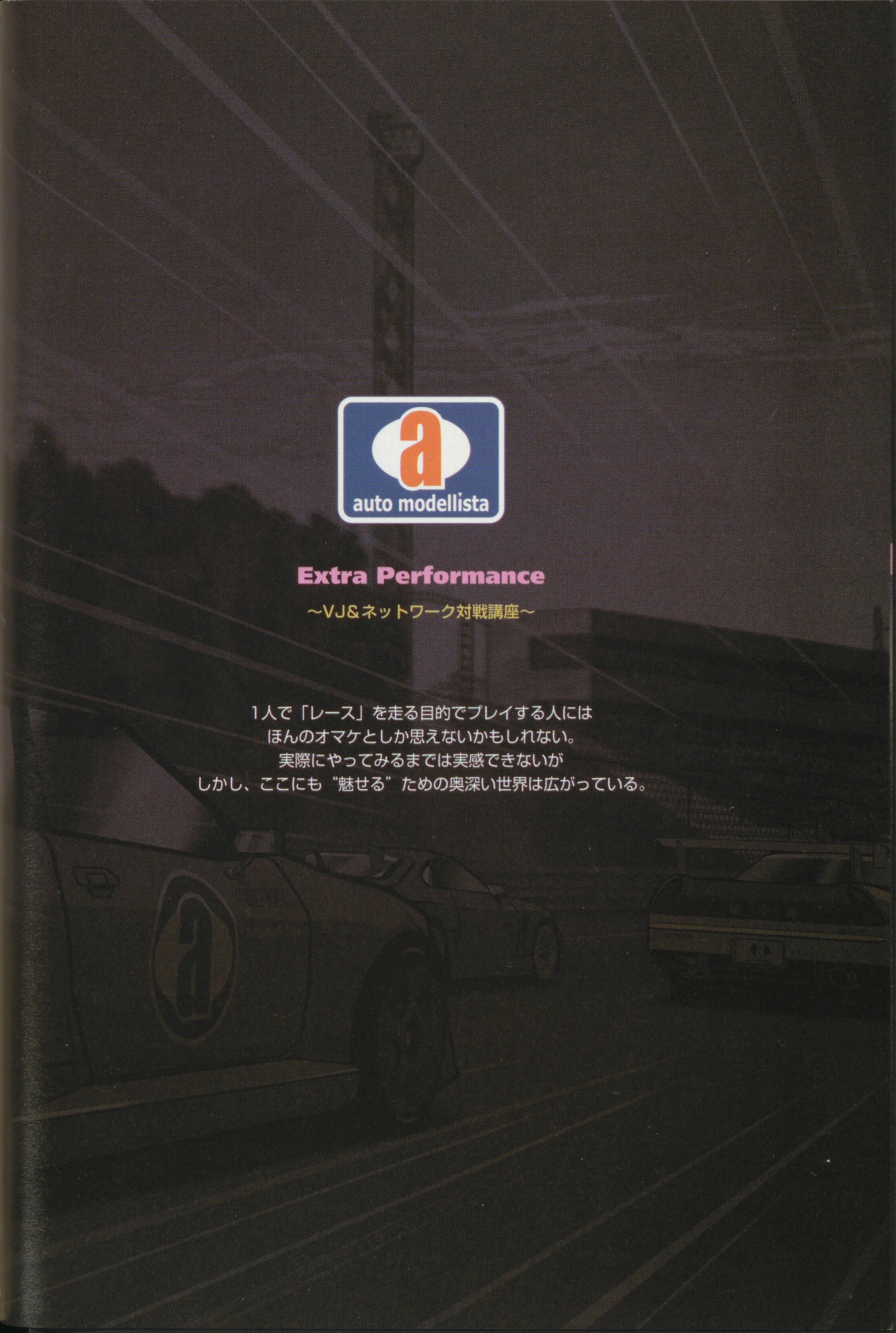


⬅2人専用のバス。ヘルメットをかぶっているのは恥ずかしいから？



⬆不気味な怪物が出現。まるでこのガレージの主のようだ。

※「使用素材」のリストにある番号は、ゲーム中「garage layout」の「set an item」メニュー内で確認できる通しNo.を示しています。



auto modellista

Extra Performance

～VJ＆ネットワーク対戦講座～

1人で「レース」を走る目的でプレイする人には
ほんのオマケとしか思えないかもしれない。
実際にやってみるまでは実感できないが
しかし、ここにも“魅せる”ための奥深い世界は広がっている。

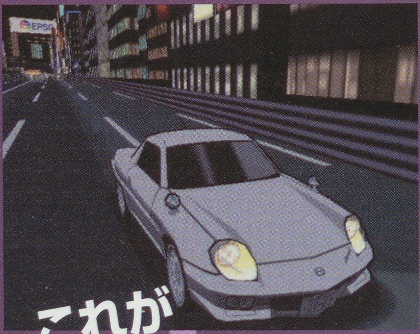
最高の走りを「VJ」で最高の映像として残す

VJ講座

格好良くキメたリプレイを眠らせていてはもったいない。ここではそれらを作品へと昇華させる術を考察する！

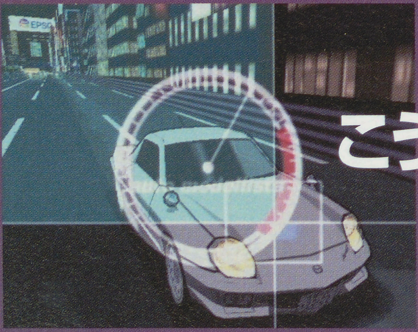
自分の走りをライブ感覚で「作品」に！

まず最初に断っておくが、VJはリプレイ映像を1コマ1コマ編集していくような、地道な作業を必要とするものではない。（画面の）イメージで敬遠している人も多いかもしれないが、実はリアルタイムで進行する「ゲーム」のようなものなのだ。以降の記事を参考にして、まずは触ってみよう。ゲーム感覚の作業過程でリプレイ映像は新たな「作品」として生まれ変わるはずだ。



これが

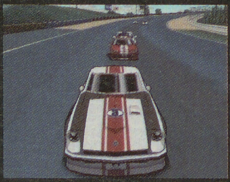
こうなる！



←ライバル車とのからみを演出するなど、素材には凝りたい。

まずは「これだ！」というリプレイを用意すべし！

VJを楽しむためには、当然ながらその「素材」となるリプレイ映像が必要になる。できれば自慢の愛車で自分でも「うまく走れた」と自信のあるリプレイを用意しよう。もしそれに時間がかかりそうなら、とりあえず練習用ということで普通に走ったリプレイでも一向に構わない。



←細かいことを考えずにちょっとしたエフェクトを加えただけでも、イメージはがらっと変わる。

VJレコード(リプレイ)ができるまで

素材リプレイ映像の準備ができたら、いよいよVJ (remix room)でのレコード(リプレイ映像にエフェクトを加えたものを記録する)に移ろう。remix roomには以下の3つのモードがある。

- free mix mode (通常モード)
- record mode (メインメニューの「record」)
- theater mode (メインメニューの「play」)

record modeで記録した映像はtheater modeで鑑賞することができる。また、theaterにはサンプル映像も置かれているので参考にしよう。



一発勝負・アドリブセンスを磨け

VJの大きな流れは、右のチャートのとおり。好みによってサウンドを先に流すなどタイミングに違いが出てくるが、作業内容自体はおおむねチャートの内容に近いものだと思って構わない。

リプレイ映像&サウンドを流し始めた後は、各種エフェクトやソースの挿入、カメラチェンジなどを駆使して映像を最大限に盛り上げるのだ!

パターンを確立するのも手



⬆➡エフェクトの組み合わせなどに、いくつかパターンを考えておくと便利だ。

—VJレコードの大まかな流れ—

リプレイスタート
⬇
サウンドスタート
⬇
ソース、エフェクト等アクション
⬇
サウンド終盤・エンディング準備
⬇
サウンド終了
⬇
リプレイOFF

リハーサルとセットアップは必須!

VJは気軽に挑戦できるとはいえ、ちゃんとしたものを作るなら、free mixでのリハーサルや、レコード開始前のメニューのセッティング(開始位置合わせ)などは必須事項。すべてにおいてリズム&タイミングがカギを握るため、準備は万全にしておこう。





⬆record modeは開始からリアルタイムで記録していく。せめてサウンド&カメラの開始位置は決めておこう。

VJ コントローラー操作の熟知がパフォーマンスを左右する

リアルタイムに進行するVJでは、いちいち操作を確認しながらでは思うような映像を作ることはできない。それぞれのボタン操作がどんなエフェクトや効果を発生させるのか、ここでしっかり把握しておこう。また、併せてサウンドとソース映像のそれぞれの特徴や尺（時間の長さ）についても軽く触れているので、タイミングを計る際の参考にして欲しい。

方向キー上下／L1&2ボタン

SOUND／S.E／EFFECTの選択

方向キーの上下又はL1（順送り）·L2（逆送り）では、R1ボタンで選択したSOUND/S.E/EFFECTのパレット上で素材を選択することができる。操作しやすいほうを選ぼう。



←リプレイ映像の操作（巻き戻し/停止/早送り）はEFFECTパレットの一番下。

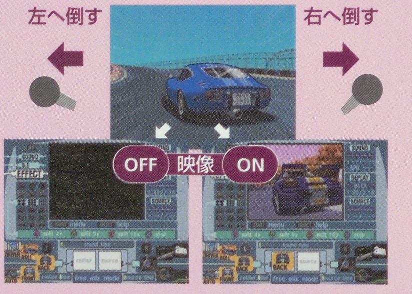
SOUND LIST

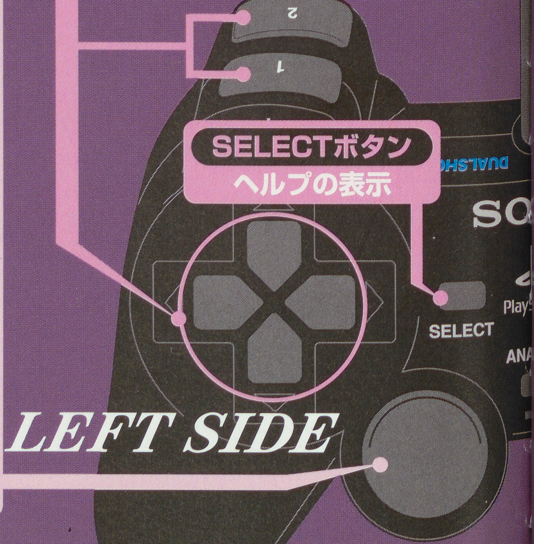
Track 01 3:10 **Full Scaled**	ハードなフュージョン系の曲。スクラッチがブレイクポイントだ
Track 02 4:14 **No Fazin'**	速いテンポで変則的なリズムを刻む、スピード感あふれる曲
Track 03 3:11 **Feasible...**	基本はロック調。1:47から30秒程ガラリと変わる曲調の利用がカギ
Track 04 3:11 **outer limit**	メロラインが印象的なロック系。1:25～の半ソロパートが狙い目か
Track 05 3:09 **S.I.T**	ロック＆打ち込み系のmixか。パートごとの曲調の変化に注意
Track 06 3:05 **Take it !**	ロック系。0:00～と1:20～あたりの約20秒のリフをうまく使いたい
Track 07 3:47 **Cruisin'**	タイトルどおり、夜のコースが似合うハイテンポなジャズ系の曲
Track 08 3:47 **In the light**	ムーディ＆ハイテンポな曲。1:08～、2:02～がブレイクポイント
Track 09 3:10 **Opaque air**	ピアノ＆管楽器メロ重視の曲。2:07～のピアノソロをどう使うか
Track 10 3:01 **XFER**	ベースライン強調のロック系。1:30～の曲調変化にうまく乗ろう
Track 11 3:09 **Masterstroke**	スロー～ミドルテンポのロック系。豪快にかっ飛ばす映像向けか？
Track 12 3:48 **Stout Heart**	ミドルテンポのロック系。基本のリフやギターソロなど狙い所多し
Track 13 3:00 **Can't Miss it**	ベースライン主張が楽しい曲。2:08～のパートのまとめ方が重要か
Track 14 2:37 **Quartet Star**	スローかつ短めのリフが印象的。2:00～ラストのまとめ方がカギか
Track 15 2:20 **Upper**	～0:20までの静かな前奏から激しいダンス系の曲調に変化する
Track 16 3:09 **LAB4 Replicant 3min**	トランス系のノリのいい曲。1:49から最大の見せ場がスタート
Track 17 8:22 **LAB4 Replicant 8min**	Track16のロングバージョン。0:53～のようなオリジナルパートも

左スティック／L3ボタン

リプレイのON／OFF&カメラ切替え

ベースとなるリプレイ映像を、スティックの上下でカメラをチェンジしつつ左右でON／OFFする。曲中は映像OFFにすることはあまりないので、基本的にカメラ切り替え用と思っていい。





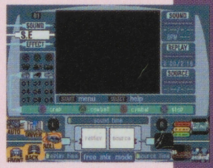


R2ボタン　メイン画面表示切替

ウィンドウ状態で表示されている映像を、全画面表示に切り替える。操作パネルは隠れてしまうが、操作自体は可能。

R1ボタン

SOUND／S.E／EFFECTの切替え



映像ウィンドウの左側に表示されているSOUND／S.E／EFFECTのパレットを切り替える。S.Eは効果音、EFFECTは映像効果のこと。内容を確認しておこう。

STARTボタン

メインメニュー呼び出し

remix roomはfree mix modeが基本。VJ映像を記録したいときや、VJ映像を鑑賞する場合はメインメニューを呼び出そう。各メニュー内容は右のとおり。

record
VJを記録するrecord modeに切り替える

save
VJ映像をメモリーカードにセーブする

play
映像を見るtheater modeに切り替える

exit
remix roomを終了して前画面に戻る

□△○ボタン

SOUND／S.E／EFFECTの実行



SOUND／S.E／EFFECTのパレット上のそれぞれの効果を実行する。3列に並んだそれぞれが□△○に対応している（SOUNDのみ例外）。

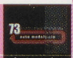
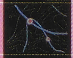
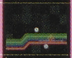
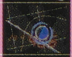
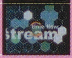
右スティック／R3ボタン

SOURCEのON／OFF＆切替え

15パターンあるソースを右スティック上下で選択して、左右でON/OFFすることができる。ON状態にすると、ソース映像がベースのリプレイ映像に挿入（合成）される。



←右スティックを左に倒すとON、右でOFF。雰囲気に合うソースを選ぼう。

SOURCE LIST		Avator Time 0:08	
flashing Time 0:11		slow down Time 0:08	
Timeless Time 0:08		rainbow bar Time 0:12	
Get Ready Time 0:08		mindspace Time 0:10	
NRG Flow Time 0:08		lenz Time 0:08	
color wind Time 0:09		Don't Stop Time 0:08	
The Dancing Arrow Time 0:04		Tranceform Time 0:08	
speedmeter Time 0:15		hexmap Time 0:12	

VJ ちょっとした心配りで1ランク上の作品に

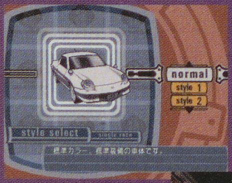
「VJはリアルタイムで進行するゲームのようなもの」という趣旨の内容をコーナーの冒頭で述べたが、それは決して「その場限り」という意味ではない。確かにアドリブ的な面白さはあるものの、作品として残すことを考えた場合はちょっとした工夫がその出来を大きく左右するのだ。ここでその「工夫」の例をいくつか挙げてみる。これを参考により完成度の高い作品作りに励んで欲しい。



➡出来のいい作品は友達に見せたくもなるだろう。そのための工夫は製作者のアイデアしだいだ。

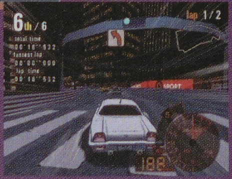
全体の構成を考えてから臨もう

作品の完成度を高めるためには、まず全体の構成を考えることから始めてみよう。といっても何も難しく考える必要は無い。ベースのリプレイ映像と使用するSOUNDを何度も吟味し、EFFECTやSOURCEの挿入タイミングをおおまかに決めておく程度で構わないだろう。



コースに
合った
車選びも…？

POINT
- ☆コースの「見せ場」はドコ？
- ☆どのサウンドを使うか？
- ☆ソース・エフェクトの選定



➡作品トータルのコーディネイトを考えると、コースと車の選択も当然重要になる。

BGMに合わせたエフェクト効果を

165ページの囲み記事で「リハーサル」の重要性についてはすでに述べたが、これは主に各種の「タイミング」を確認するためだといえる。S.EやEFFECTは完全にリズムに「乗る」ことで初めて効果を発揮すると言い切れるくらい繊細なもの。

全体の構成をある程度固めたら、free mix modeを利用してタイミングをつかむ練習をするといいだろう。これはもちろん「操作の練習」という意味でも重要なことだ。

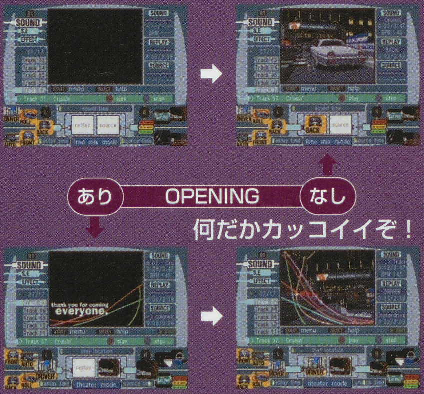
⬅変なタイミングで挿入されてしまうと、それだけで台無しになりかねない。



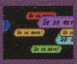
オープニング＆エンディングを意識して作ってみる

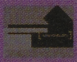
何の変哲も無いリプレイ映像に変化をつける方法として簡単かつ有効なのが、オープニングとエンディングの追加だろう。その方法はいたって簡単。最初と最後にブラック画面（映像OFF状態）を作り、そこにSOURCEを入れ込むだけでいい。SOUNDのSTARTタイミングはお好みでOKだ。

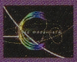
いきなり始まるより…



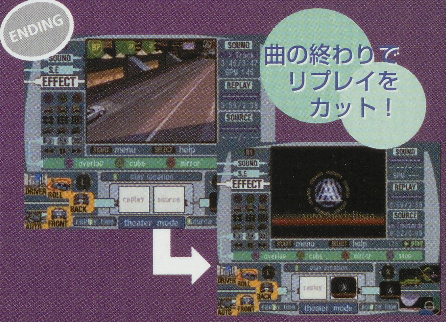
OPENING／ENDINGオススメソース


Get Ready
Time 0:08
止め画OPにかぶせたい。ただ、止め画OPのセッティングが大変だが


The Dancing Arrow
Time 0:04
1ループが非常に短いので、切り替えタイミングに注意しよう


mindspace
Time 0:10
どんな構成にも上手くはまるので、いろいろと試してみよう


hexmap
Time 0:12
リプレイ画像の大部分を覆うので、カットインのタイミングに注意



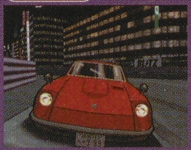
ソースの挿入、カメラ切り替えのタイミングは？

VJ中の一番の悩みどころといえばやはり、各種EFFECTやSOURCEのON/OFF、カメラ切り替えのタイミングをどこに持ってくるかということだろう。全体の構成を考える段階である程度「ここで」というのは決めることは出来ても、必ずしも一発勝負でうまくいくとは限らない。

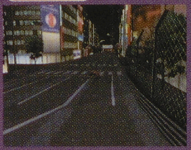
そこで効果的なのが「カメラ切り替え」の瞬間をSOURCEやEFFECTのON/OFFに利用してしまうことだ。これで少々のタイミングのズレ程度ならごまかせると同時に、メリハリもつけられる。

効果的に利用すべし

コーナー



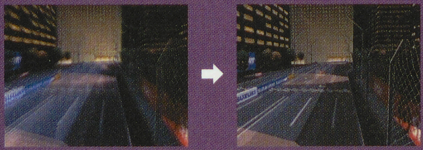
長い直線



⬆基本はコーナーでのON/OFFだが、カメラ切り替えは直線で行ってもそれほどうるさく感じない。長い直線は冗長になりがちなので、変化をつける意味でもオススメだ。

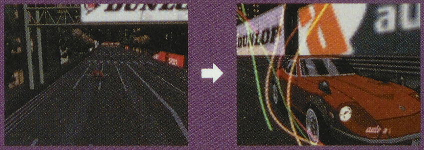
これを ⬇ ふまえて…

EFFECT＆SOURCEのぶつ切れはカッコ悪い！



⬆派手な画面効果ほど、直線でブツッと切れたりすると非常に見苦しいものだ。かといって、ず〜っと同じEFFECTやSOURCEを流しっぱなしにするわけにも･･･。

カメラ切替えと同時にソースIN！



⬆そこで、カメラ切り替えのタイミングに合わせておもむろにON/OFF！　これでかなりの部分が（言い方は悪いが）ごまかせてしまう。苦しい時はコレだ。

最大8人同時対戦可能！

自信の"腕"と自慢の"車"で全国デビューを果たせ！

ネットワーク対戦講座

NETWORK

レース以外にも楽しさ満載のネットワーク対戦でのアピールポイントは？

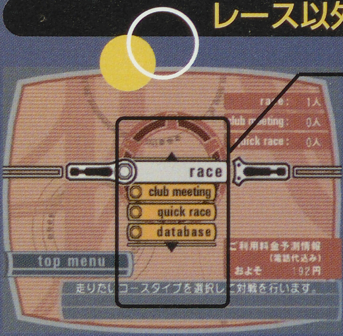
見知らぬ相手とのレース&チャットで盛り上がる！

「アウトモデリスタ」では、最大8人同時のネットワーク対戦を楽しむことができる。また、レースの合間にチャットで会話をしたり、さらに各自が自分の愛車で駐車場に集い会話やステッカーの交換ができるモードがあるなど、コミュニケーション機能も充実している。つまり、レースが苦手な人でも参加（アピール）できるのだ。



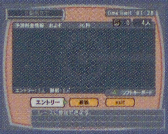
←⬆レースで速さを競うもよし、愛車談義に花を咲かせるもよし。

レース以外にも遊べる要素は豊富



race P.173

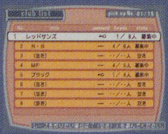
走りたいコースタイプを選択、チャットで対戦相手を探してレースをする。



←タイプは峠・市街地・サーキット・イベントの４つ。

club meeting P.175

各自の車を眺めつつチャットを楽しむモード。各種データの交換もできる。



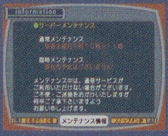
←チューニングカー及びステッカーの交換ができる。

quick race P.173

あらかじめコース・ルールが決められたレースに参加する。すぐにレースだけを楽しみたい、という人にオススメ。

database P.173

information/ranking/通信ゲーム利用規約を確認することができる。



←インフォメーションではイベントの告知なども。

ネットワーク対戦のウリは言うまでもなく、プレイヤー同士の多人数参加レースだ。そこでの勝敗記録はメニューのdatabaseで見ることができ、また、その記録・ランキング機能を利用したイベントが開かれることもある。

バトルに疲れたら、ドレスアップした愛車でクラブミーティングに参加、まったりおしゃべりなんてのもオススメだ。

 ※必要機器の接続・接続・登録の手順などについては、ソフト同梱の取扱説明書をあわせてご確認ください。

重要 NETWORK接続のための必須知識

ネットワーク対戦、と言うからには当然通信回線を使用して『アウトモデリスタ』の通信対戦サーバー（ロビー）に接続する必要がある。そのために必要な機器は“PlayStation2”本体と対応モデムの2つ。それでとりあえずプレイは可能だが、加えて『アウトモデリスタ』で使用されている通信対戦システムについても、若干の知識を得ておいたほうがいいだろう。

いざ対戦、と思っても接続できないのでは話にならない。以下にポイントとなる項目を簡単に紹介するので、ソフト同梱の取扱説明書とあわせて自分の通信環境などを確認しておこう。



マルチマッチングサービスについて

マルチマッチングサービスは、KDDIの回線を利用した通信対戦サービスだ。本サービスは基本的にアナログ回線（通常の電話回線）を使用するもので、ADSLやケーブル、FTTHなどのブロードバンド環境では利用することができない。また、右のように接続時間によって利用料金（全国一律・電話代込み）が加算されるシステムになっている。

接続開始 3分10円
「○○サーバーに接続中です〜」表示中

ロビー 3分10円
サーバー接続後、レース開始までの間の状態

対戦相手決定〜レース 1分13円
対戦相手に接続→レース→ロビーに戻るまで

接続終了 3分10円
「ゲームに戻る」選択後、接続終了までの間

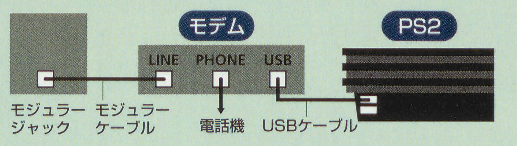
必要なもの＆機器の接続（セッティング）

通信対戦サーバーに接続するためには、“PlayStation2”の他に「“PlayStation2”対応モデム」と「電話回線」が必要となる。対応モデムについては右のリストのものであれば、どれを選んでも大丈夫だ。電話回線については基本的にアナログ電話回線のみのサポートだが、ISDN回線の場合でもTA（ターミナルアダプタ）のアナログ機器接続用モジュラージャックにモデムを接続することで利用可能な場合がある（動作保証対象外）。

PlayStation2対応モデムリスト

モデム名	メーカー	品番
OnlineStation	SUNTAC	MS56KPS2
P2GATE	I・Oデータ	DFML-560/P2
ぷれも	メルコ	IGM-UB56PS2C IGM-UB56PS2CK
ASCII MODEM USB	アスキー	ASC-1605M56
PV-PS200	アイワ	PV-PS200

接続例



対応モデムには図のように差し込み口が3つ（LINE/PHONE/USB)のタイプと2つ(PHONEなし)のものがあるが、接続方法はほぼ一緒。PS2との接続はUSBケーブル以外ではできないので注意。

USBキーボードにも対応

USBコネクタには、モデムの他にUSBタイプのキーボードを接続することができる。ネットワーク対戦のチャットはもちろんのこと、通常のゲームモードの名前入力などをスムーズに行えるのだ。



接続までの手順と手続き

「network」を選択すると「通信対戦/モデムの認識/モデムの設定」のメニューが表示される。モデムが自動認識されなかった場合は「モデムの認識」で認識を行おう。電話回線によってはモデムの設定を行った後、「通信対戦」を選んで先へ進もう。ここで通信ゲームファイルを作成して各種設定を保存することもできる。



⬅初めてプレイする場合必ず「新規登録」を選ぼう。

通信ゲームファイルについて

"PlayStation2"専用メモリーカード（8MB）がある場合は「通信ゲームファイル」を作成し、そこにモデムの設定や通信対戦相手のマルチマッチングIDを保存することができる（空き容量119KB以上必要）。次回以降の接続時に手間が省けるので、用意したほうがいいだろう。

ネットワークメニュー

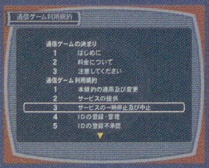
新規登録

ネットワーク接続

「新規登録」ですでに登録＆ID取得済みの場合は、ここを選んで先へ進もう。『アウトモデリスタ』の通信対戦サーバー（ロビー）に接続することができる。

通信ゲーム利用規格

通信ゲームの利用規約を参照できる。規約に違反した場合、場合によっては通信対戦サービスを利用できなくなるので、必ず一度は確認しておくこと。



⬅重要な内容が書かれているので、しっかり確認。

登録情報変更

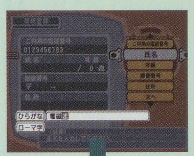
登録後に住所の変更があった場合など、必要に応じて登録情報の変更ができる。ただし、電話番号が変わったときに限り改めて「新規登録」をし直す必要がある。

登録→ロビーまでの流れ

初めてプレイする場合は、ここで「新規登録」を行う。他のカプコン「マルチマッチング」サービス対応ゲームで登録済みの場合は、登録の必要は無い。

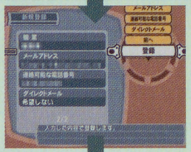
1：情報入力

画面右側に表示される項目に従って、間違いが無いよう正確に情報を入力。



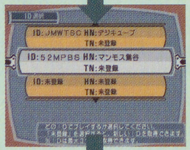
2：登録

「登録」を押すと接続確認画面が表示。ここで「進む」を選ぶと接続が開始される。



3：ID取得＆選択

IDは個人の識別に必要なもの。1つの電話番号につき、3つまでIDを取得できる。



ハンドルネーム

IDとは別に設定できる、ロビー上での自分の呼び名。ペンネームのようなものだ。

チームネーム

仲間で共通のチーム名を名乗ることができる。必要ない場合はつけなくてもOK。

ロビーへ

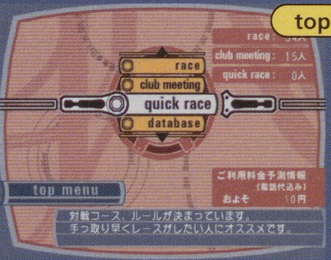
 ※必要機器の接続・接続・登録の手順などについては、ソフト同梱の取扱説明書をあわせてご確認ください。

raceモードで「対人戦」にハマる！

ネットワーク対戦のメインに位置付けられる、最大8人同時対戦可能な対戦レースモードだ。「タミヤ掛川サーキット」を含む全コースから好きなコースを選んで対戦することができる（コース決定の権利はレースルーム作成者にある）。

また、レースへの参加は走る以外に「観戦」という形でも可能で、上級者のテクニックを観察することもできる。

top menu



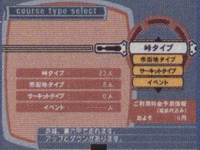
⬅レースだけがしたい人は「quick race」もおすすめだ。

レース開始までの主なステップ

top menuの「race」を選択すると、「cource type select」画面に移動する。ここで好きなコースタイプを選んでコースタイプ内でチャットをしたり、レースリストで好きなレースを選択し、対戦相手がそろえばレースをすることになる。

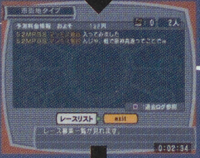
コースタイプセレクト

峠/市街地/サーキット/イベントの4つから選択。各タイプの現在の参加人数も確認できる。



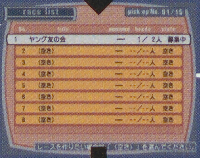
コース内チャット

コースタイプ内のチャットルーム。レースリストからはレース参加や、新規レースの作成が可能。



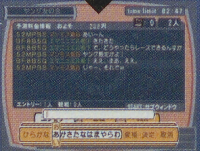
レースリスト

現在募集・開催中のレースとその参加人数などを表示する。好みのレースに「入室」しよう。



ルーム→レース

レース開始待ちの待機ルーム。ここでエントリーか観戦かを選択。完了すると、レース開始だ。



サブウィンドウ STARTボタン

スタートボタンを押すと以下のメニューが表示される。

メニュー名	内容
top menuへ	top menuへ移動する
発言者一覧	チャットで発言した人の一覧を表示
特定の人を捜す	IDを入力してメールを送ったり、参加レースを検索することができる
メールを開く	届いたメールを読むことができる
操作説明	基本操作を確認できる
ネット終了	回線を切断してネットを終了する
EXIT	サブウィンドウを閉じる

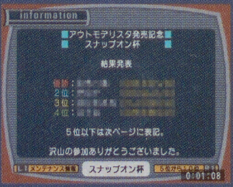
レースの申し込み→ルール設定

リストの「空き」を選択すると右のようなルールを設定したレースルームを作成できる。パスワードでの入室制限は知人だけで遊びたい場合などに設定。

★タイトル
★コース設定
★人数設定
★周回数
★パスワード

database を活用する

「database」では、informationに掲載されるサーバーメンテナンス情報やイベントの開催告知などの最新情報を確認したり、rankingで通信対戦ランキングをチェックすることができる。こまめにチェックして今後の目標設定などに役立てよう。



⬅大会告知などは、後で後悔しないためにもマメにチェック。

ローカルレギュレーションで珍対戦!?

プレイヤー同士の対戦レースは確かに面白いが、同じ顔ぶれやお決まりのルールばかりではしだいにマンネリ化してしまうハズ。そんなときにオススメなのが、自らデフォルトにはない「ローカルレギュレーション（ルール）」を設定してレースルームを作成することだ。パスワードでメンバーを限定してミニイベント、なんていうのも楽しいだろう。



⬅あまりにマニアックな設定では人が集まりにくいか・・・？

レギュレーション項目

車種限定

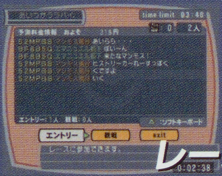
メーカーや車種を限定する。「裏六甲ロードスターの夜」などのイベントを企画するのも面白い。

クラス限定

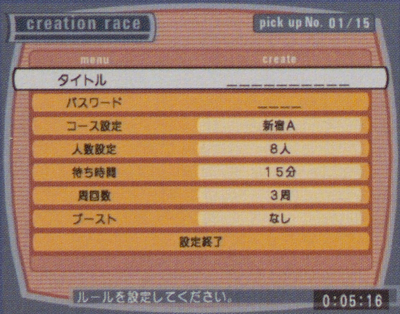
参加車のスペック均衡を計り、純粋な「テクニック」で勝負。ローパワークラスでの対戦も面白い。

チューニング限定

「ノーマル車限定」や「エンジン乗せ換えのみOK」など、これもスペック均衡が狙い。条件内での各自の工夫を見るのも面白い。



Chatで呼びかけてレースルーム作成

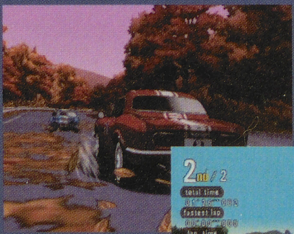


⬆➡ゲーム自体にはそんな設定項目はもちろん無い。チャットで相談して決めるのだ。

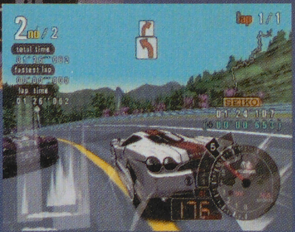
MAX スピード/パワー の呪縛から逃れたところで見えるもの

ここを読んでいるプレイヤーの中には、なぜレギュレーション設定なんて面倒なことをする必要があるのか、と思う人もいるだろう。その疑問は至極もっともだ。しかし、考えてもみて欲しい。フルチューニング・車種選択自由な中で「勝負」をする場合、どうしたって皆限られた「最強」の選択へ集中するのは目に見えている。あえてローパワーの車を選ぼう、なんて人はゼロに等しいだろう。

もちろんレースなのだから「勝つための選択」は当然の事だ。しかし「走ることの楽しさ」とは、もっと別の所にも存在するはずだ。そんな「楽しさ」の再発見のきっかけとして、こうした試みも必要なのではないだろうか。



⬅ゆっくり流れる風景を眺めつつのレース。実に絵になる光景だ。

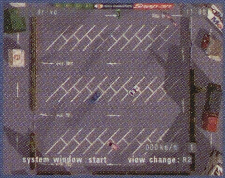


➡「一番遅くゴールした者勝ち（逆走禁止）」なども面白いかも？

 ※必要機器の接続・接続・登録の手順などについては、ソフト同梱の取扱説明書をあわせてご確認ください。

club meetingで自己アピール&トレード！

ネットワーク対戦のコンテンツとしては、ある意味異彩を放っている「club meeting」。大型駐車場に車に乗った状態で集まり、チャットを楽しむというモードだ。もちろん車は自由に操作可能。それ以外にも、チューニングカーや自作ステッカーのデータ交換など、豊富な要素を含んでいる。



⬅愛車自慢はもちろんのこと、ジムカーナも可能か？

club meeting内のメニュー

drive mode

チャットメッセージを表示したまま車を操作するモード。スピンターンなども余裕でかませる。

communication

車を止めてチャットメッセージを入力するモード。車やステッカーの交換もこのモードで行う。

member list

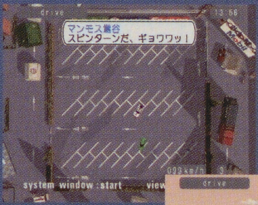
現在club meetingに参加しているメンバーの一覧を参照することができる。

window

チャットメッセージなどの表示物を消して、車だけを見ることができるモード。

コピー

自分の乗っているチューニングカー(ステッカー込み) をコピーして、相手に渡すことができる。

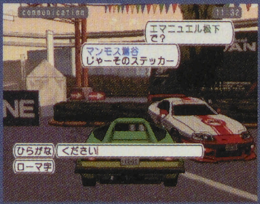


drive mode



➡駐車場とはいえ、ドライブパフォーマンスを披露する余裕はある。

communication



⬅やはり基本はチャットによるコミュニケーションだ。

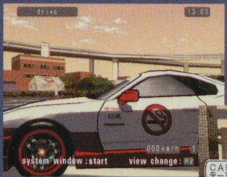
club meetingの星を目指して…？

club meetingでのアピール（目立つ）ポイントは、やはり愛車のドレスアップ。それも見た目に分かりやすい自作ステッカーが、高ポイントを得るだろう。ミーティングではそれを上手に参加者に見せるように立ち回りたいところだ。

アピールのポイント

★入魂のオリジナルステッカーを用意
★参加者によく見える位置に陣取る（角、中心など）

走り回るのは逆効果!!





➡ぶつけ合って遊ぶのが目的ならば話は別だが・・・。

auto modellista High-Performance Guide
staff



editor	Haruo Sato
	Teruhiko Kimura
	Osamu Kushima
product manager	Hirofumi Nakamura
composition	YAMANEKO CO.,LTD.
	Yasunari Shimada
	STFP CO.,LTD.
writing	Masahiko Miyaichi(PORCO)
	Ryoji Sakamoto
	Itaru Miyamoto
design&dtp	STOL CO.,LTD.
supervisor	CAPCOM CO., LTD.

発行　2002年9月27日　初版

発行人　辻本春弘
編集人　垣貫真和

制作・発売
株式会社デジキューブ
〒150-0012
東京都渋谷区広尾1-13-7
恵比寿イーストビル
tel　03-3444-5765
fax　03-3444-5940

発行
株式会社カプコン
〒540-0037
大阪府大阪市中央区内平野町3-1-3

印刷　大日本印刷株式会社



ISBN 4-88787-058-2　C0076

auto modellista

DigiCube

ISBN4-88787-058-2 C0076

ISBN4-88787-058-2

C0076 ¥1300E

9784887870581

1920076013003

auto modellista

DigiCube

株式会社デジキューブ　定価(本体1,300円＋税)